

Género y Espacio

Una aproximación desde las redes
Sociales



Grado en Fundamentos de la Arquitectura

Trabajo Fin de Grado

Autor:

Emilio Alcocel Sendra

Tutor/es:

Leticia Serrano Estrada

Julio 2020



Universitat d'Alacant
Universidad de Alicante

GÉNERO Y ESPACIO.

Una aproximación desde las redes sociales

Autor: Emilio Alcocel Sendra
Tutora: Leticia Serrano Estrada

Trabajo Final de Grado
Grado en Fundamentos de la Arquitectura

Escuela Politécnica Superior
Universidad de Alicante

JULIO 2020

AGRADECIMIENTOS

El presente Trabajo de Fin de Grado realizado en la Universidad de Alicante no habría sido posible sin la participación, directa o indirectamente, de distintas personas que me han acompañado a lo largo de este periodo académico, que es el grado en Fundamento de la Arquitectura. Es un trabajo que formaliza la dedicación, de cinco años, a la adquisición de distintas competencias que atañen a esta profesión.

En primer lugar quería dar las gracias a mi tutora, Leticia Serrano Estrada por permitirme realizar este trabajo y por su ayuda y consejos a lo largo de la realización del mismo y más aún con la situación acaecida estos últimos meses con la Covid-19.

A María Clara García Mayor, Almudena Nolasco Cirugeda, Raquel Pérez del Hoyo y José Jesús Quesada Polo por sus enseñanzas y tiempo dedicado a lo largo de todas las asignaturas impartidas por el Departamento del Área de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Alicante.

También me gustaría agradecer a Elia Gutiérrez Mozo, su atención, trato, guía y ayuda desinteresada durante estos años de carrera, desde el primero hasta el último.

A Emilio Tuñón, que tuve la suerte de tenerle como docente durante un año y fue una de las mejores experiencias vividas en esta carrera, por su conocimiento, por su pasión por esta profesión y su entrega con el alumnado.

Finalmente, me gustaría dar las gracias a mis amigos y amigas de carrera por todas esas noches sin dormir, por esas risas, esos llantos, pero sobre todo por haber vivido esta aventura junto a ellos. También a mi familia, a mi padre y mi madre por estar ahí en los momentos buenos pero sobre todo en los malos. Han sido un pilar fundamental y sin su ayuda no habría sido posible.

Todas estas personas han influido en mi formación y sin todas estas personas no habría llegado hasta aquí.

Gracias a todos.

Aunque las ciudades y los espacios urbanos están evolucionando hacia formas cada vez más sensibles y multiculturales, repensar la ciudad desde una perspectiva feminista es dejar de generar espacios desde una lógica productivista, social y políticamente restrictiva y empezar a pensar en entornos que prioricen a las personas que las van a utilizar.

[Valdivia, 2018]

INDICE

- *INTRODUCCIÓN*
- *JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVOS*
- *ANTECEDENTES*
 - *POSICIONAMIENTO FRENTE AL TEMA*
 - *MARCO TEÓRICO*
- *METODOLOGÍA*
 - *ÁMBITO DE ESTUDIO*
 - *HERRAMIENTAS Y FUENTES*
 - *PROCEDIMIENTO DE TRABAJO*
- *ANÁLISIS Y RESULTADOS*
- *DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES*
- *BIBLIOGRAFÍA*
- *ANEXOS*

INTRODUCCIÓN.

Vivir, convivir y habitar una ciudad es mucho más que la suma de una serie de factores como pueden ser el trabajo, el hogar, la educación, el transporte, la cultura, la sanidad...etc. Es poder desarrollar las diferentes actividades en la esfera de lo político, lo social y lo cultural en igualdad de oportunidades con respecto al resto de habitantes. Idealmente, hablar del derecho a la ciudad, es hablar de un derecho para todas las personas por igual.

Históricamente el papel de la mujer se ha mantenido muy vinculado a la crianza, generando así una cierta distancia entre la igualdad de posibilidades en ambas esferas, la esfera pública y la privada.

Aunque en la actualidad se ha avanzado en la igualdad de género, todavía que un largo camino por recorrer.

Así, uno de los objetivos del urbanismo debería ser el de generar ciudades inclusivas, donde se tenga en cuenta, a la hora de proyectar, la diversidad real que caracteriza a la ciudadanía y que responda a las necesidades que tiene la sociedad con sus complejas diferencias e individualidades.

Es necesario trabajar hacia un cambio de paradigma urbano y comenzar a construir una ciudad igualitaria, donde la sostenibilidad de la ciudad y sus habitantes, esté en el centro de las decisiones.

Desde hace ya varias décadas, uno de los retos más importantes a los que se enfrentan las ciudades es la falta de espacios públicos inclusivos que verdaderamente promuevan un sentimiento de seguridad colectiva.

Aunque en la teoría existen estrategias y buenas prácticas bien definidas para evitar la inseguridad, el acoso y la violencia de género, aún queda un largo camino por recorrer para la construcción de espacios públicos no-discriminadores, verdaderamente participativos y sensibles a la individualidad y diversidad de los ciudadanos.

En el presente trabajo, se plantean una serie de reflexiones preguntas, las cuales la sociedad va dando respuestas, en algunos casos será en forma de protesta y de defensa de las nuevas maneras de convivir. Se han ido creando diferentes movimientos sociales que tienen expresión en las manifestaciones de protesta con las llamadas “marchas de mujeres”.

Estas movilizaciones afectan temporalmente a los espacios públicos de la ciudad. Ciertas zonas de la ciudad con un uso específico se ven alteradas por estas representaciones sociales, llegando a afectar a la ciudad en su conjunto.

Habría que posibilitar que los espacios de la ciudad permitan la convivencia de una manera flexible en sus diferentes usos permitiendo la mezcla social y de género a la hora de comprar, divertirse, desplazarse, trabajar, etc.

Dicho esto, este trabajo, plantea un hecho crucial. No todas las personas tienen la misma percepción sobre la ciudad, esta percepción puede ejercer un efecto diverso en la apropiación y el uso del espacio público por parte de los ciudadanos, por lo que se entiende que esto puede traducirse en una oportunidad o en un obstáculo para proyectar ciudad, ya que no integra los comportamientos sociales de los habitantes.

Es, precisamente, para conocer y poner en valor esa percepción que tienen los habitantes de la ciudad que , **se propone el uso de las redes sociales**, como fuentes de información capaz de dar voz y ofrecer pistas sobre preferencias y opiniones que puedan ser representativas de toda la ciudad.

La hipótesis de este trabajo es, por tanto, que las redes sociales ofrecen diversos puntos de vista y valoraciones, lo que permitirá formar una mirada crítica respecto a la temática que se plantea.

“Pensar en el espacio urbano para todos y para todas es hacerlo desde la diferencia, pero no desde la desigualdad. “

(Zaida Múxi, 2011)

JUSTIFICACIÓN y OBJETIVOS

Justificación y Objetivos del presente trabajo

El interés por este tema surge por el auge de casos de acoso y violencia de género en contra de las mujeres y de personas de diferentes identidades sexuales, que viene sufriendo la sociedad en los últimos años, reflejado en maltrato, vejación, menosprecio, desconsideración en el ámbito social, familiar y laboral, pero más particularmente en el aumento de casos de acoso y violación a las mujeres que están ocurriendo en la actualidad.

De ahí surge en interés y la pertinencia de este trabajo:

“¿Cómo puede ayudar el diseño de la ciudad a resolver estos problemas?

¿Cómo se pueden atacar desde el urbanismo los problemas de seguridad, de falta de integración, de igualdad, de aceptación de la diversidad?

¿Cómo la ciudad ha de evolucionar para dar igualdad de oportunidades, resolver la accesibilidad de todas las personas de cualquier género en todos los ámbitos, tanto de reunión, de trabajo, de ocio, familiar, etc.?

Lo que se pretende con este trabajo, es indagar sobre posibles cuestiones físicas perceptuales que permitan reflexionar sobre cómo se ha generado el urbanismo del presente, que no es neutro y el impacto que éste tiene en los habitantes de la ciudad.

Será tarea de este trabajo identificar ámbitos urbanos no inclusivos mediante el uso de las redes sociales y obtener pistas sobre cómo generar en ellos ciertas actividades que involucre por igual a todas las personas, sin distinción de su género, raza, religión, origen, etc.

Se trata de un debate actual en el que la propia sociedad está buscando una forma de diálogo y concienciación para visualizar una problemática que no es reconocida por toda la sociedad. Se necesita que la sociedad avance hacia un futuro más inclusivo y genere unas políticas sociales igualitarias, que se traduzcan en un entorno urbano más sensible con las necesidades de las personas y permita una participación por igual de todos los habitantes de la ciudad.

En los últimos años, la sociedad ha ido tomando conciencia, aunque aún queda mucho trabajo por hacer, sobre las desigualdades existentes entre distintos sexos.

Una cuestión que se plantea es que, no todas las personas tienen la misma percepción sobre la ciudad y sobre los espacios que ocupan. Esta percepción puede ejercer un efecto diferente en la apropiación y el uso del espacio público por parte de los ciudadanos si no integra las voluntades y comportamientos sociales de todos los habitantes. De esta manera se está generando una segregación espacial, condicionada por la segregación social proveniente del pasado y que, hasta hoy, está arraigada a ciertas partes de la sociedad.

Esta segregación condiciona la movilidad en el espacio urbano, incluso, el uso y disfrute del mismo, lo que genera sentimientos y experiencias distintas según el género.

Para poder profundizar en este asunto y construir una opinión fundamentada, se realizará una revisión bibliográfica de los estudios feministas más actuales que se han realizado sobre este tema, siendo consciente de la gran cantidad de trabajos y artículos existentes. De este modo, se podrá estar en una posición desde la que se podrá comprender la situación histórica de la mujer en la ciudad y su evolución, y así entender la relación existente entre la planificación y la gestión de la ciudad y la desigualdad entre géneros.

Para intentar acotar el ámbito de trabajo, se ha optado por intervenir en el **Barrio de Los Ángeles de Alicante**. La selección de esta zona de trabajo surge debido a la antigüedad que tiene el barrio y su ubicación en el extrarradio de la ciudad. Es una zona interesante de analizar ya que, debido a su posición con respecto al crecimiento de la ciudad de Alicante, el barrio de los Ángeles, es un barrio frontera entre Alicante y San Vicente del Raspeig.

Se identificarán espacios susceptibles con respecto a esta temática, a modo de casos de estudio para su análisis con el propósito de reconocer posibles similitudes y diferencias en sus características físicas, que a su vez, permitan establecer posibles líneas de trabajo y acción para su reactivación.

Es importante entender la relación que tiene la ciudadanía, más concretamente las mujeres, con el espacio público y cómo la movilidad de las usuarias por dicho espacio condiciona su manera de percibirlo y usarlo.

Esta percepción y las experiencias que generan afectan a la planificación de la ciudad y genera prácticas discriminatorias y patriarcales.

Para poder entender la relación que existe entre el papel histórico de la mujer en la ciudad, la planificación de los espacios y la percepción de los ciudadanos y sus experiencias, habrá que estudiar como todos estos conceptos han evolucionado hasta nuestros días. Además se ha de estudiar cómo transita, como se desplazan las mujeres en el espacio urbano para realizar actividades cotidianas y productivas, ya que la percepción que tiene del espacio condiciona su apropiación.

Es así, como la finalidad principal del presente trabajo es **la evaluación del espacio público que conforma el barrio de los Ángeles**. Este estudio se construye a partir de dos fases, la primera, estudiando la configuración que presenta el barrio para detectar sus problemáticas, y la segunda, a partir del análisis de la información extraída de las **redes sociales**, en concreto se utilizarán datos provenientes de **Google Places, Foursquare y Twitter**.

De esta forma se podrán comparar los resultados obtenidos de las distintas fuentes de información para identificar características positivas y negativas del espacio público.

En resumen, este trabajo tiene **dos objetivos parciales**: el primero consiste en identificar espacios públicos urbanos del barrio de los Ángeles que actualmente presentan problemáticas de

comportamiento, de conflictos y de violencia de género desde los datos de las redes sociales virtuales.

El segundo objetivo busca analizar estos espacios para reconocer posibles similitudes y diferencias en sus características físicas que permitan establecer posibles líneas de trabajo y acción para su reactivación.

De esta manera se analizará la realidad física y la realidad virtual de un mismo espacio. La **realidad física** que se estudiará a través de los antecedentes históricos y de la configuración urbana que posee el barrio. La **realidad virtual** será estudiada a mediante todos los datos obtenidos de las diferentes bases de **Google Places, Foursquare y Twitter**.

ANTECEDENTES

¿Cómo se relacionan hombres y mujeres en los diferentes espacios representados en la ciudad, tanto a nivel público como en el privado? ¿Hay diferencia?, ¿hay igualdad? ¿Hay conciliación entre igualdad y diferencia?

¿Cómo se afronta el diferente tratamiento de sexos en el trabajo, en las zonas de ocio, en los espacios de tránsito?

¿Es neutra la ciudad? ¿Hay división sexuada?

¿Hay segregación social en la clase y/o en el género?

Posicionamiento frente al tema

Se va a hablar de género categoría sociológica y cultural, no tanto en su relación con el sexo de naturaleza biológica y no social, es decir, lo que importará es la repercusión social del género, la relación de los diferentes géneros en el ámbito de lo público y de lo privado pero desde la perspectiva del comportamiento, de la actitud, no de su condición física o biológica.

La evolución de la cultura se ve influenciada por las diferencias sociales de las nociones de lo masculino y lo femenino que se originan, se adquieren y se transmiten generacionalmente. Esa evolución salpicará inevitablemente con la introducción del género en las discusiones relacionadas con las prácticas y normas sociales que se verán reflejadas en las de la organización del espacio público.

Las relaciones diferenciales que las mujeres y los hombres mantienen en el espacio público y privado, en los diferentes sistemas territoriales, culturales y económicos, muestran la conexión entre el género y los fenómenos urbanos. Así las relaciones sociales son relaciones de género, siendo éste una variable de la diferenciación social imprescindible para comprender el espacio desde un enfoque plural y que debe de tener en cuenta la existencia de la diversidad.

La óptica del presente análisis propone una visión de la evolución del espacio urbano con una transformación del mismo a partir de la inclusión del género en las premisas que definen nuevos aspectos a tener en cuenta en la planificación del territorio y en el diseño de la ciudad, como son: el acceso de las mujeres al espacio público urbano, la seguridad de las personas, los comportamientos, las prácticas sociales en el ámbito público y privado, la optimización de recorridos, la integración de la diversidad, la lucha contra el cambio climático.

La ciudad se configura desde las influencias de la organización de la sociedad tanto desde el ámbito político, económico, técnico como social. La división del trabajo, las clases, los roles de género asumidos, influyen en su planificación.

La disciplina urbanística actual, que tiene sus orígenes en el siglo XIX manifiesta la falta de relación entre los ciudadanos como usuarios y los técnicos como ejecutores de los espacios que los otros

utilizan. Estos técnicos se basan en datos obtenidos de forma neutral, es decir de manera objetiva, pero con poca influencia de la participación directa de colectivos que pueda introducir nuevos elementos de visión urbana. La participación activa de las mujeres en la construcción de la ciudad nos hará contemplar un nuevo entorno urbano desde una perspectiva de género.

El urbanismo moderno planteado en ***La Carta de Atenas***, por *Le Corbusier*, se basaba en el principio fundamental de la *zonificación*, idea clave de la planificación urbana actual. A cada función urbana diferente debe de corresponder un espacio distinto. Le Corbusier habla de cuatro funciones: habitar, trabajar, función recreativa y circular (“Estructura urbana, movilidad y género en la ciudad moderna”, Constanza Tobío- Universidad Carlos III d Madrid- 1995).

Esto se queda, quizás, demasiado esquemático , demasiado elemental, se olvidan demasiadas cosas, sirve para un momento de reconstrucción de postguerra, para soluciones de emergencia por la falta de alojamientos tras la guerra europea, pero está alejado de las necesidades de una sociedad con retos como la igualdad de oportunidades, el cambio climático, la exclusión social, la sociedad de la información. (“Guía de Urbanismo con perspectiva de género”- Marta Román, e Isabela Velázquez- Instituto de la Mujer de la Región de Murcia-2008).

Es importante la conciliación de la vida personal, familiar, laboral. Flexibilizar y dinamizar los tiempos, los recorridos, los esfuerzos, la seguridad, etc. Por ello la intervención de la mujer en la planificación de cómo ha de suceder todo eso es vital para una relación igualitaria de hombre y mujeres.

El hecho de que las mujeres tengan una vida y necesidades muy diferentes, no ha sido necesariamente tenido en cuenta. Por eso es imprescindible seguir fomentando seguir fomentando la incorporación de la mujer en las áreas técnicas de desarrollo territorial y urbano, incorporando nuevas visiones, nuevas formas de sentir, de entender, de intervenir en la ciudad, que faciliten nuevos modelos de convivencia. Todo ello, a su vez, deberá venir acompañado de un nuevo papel más proactivo de la ciudadanía.

La incorporación de la mujer al mundo laboral, de lo público, debería cambiar radicalmente cómo deben de ser los barrios, las calles, sus conexiones. Hablamos de construir un espacio en igualdad. Esto a día de hoy todavía no se ha producido del todo producido del todo.

El urbanismo ha de ser una herramienta para provocar ese cambio social. El planeamiento urbanístico y la planificación territorial deben de servir para luchar contra la discriminación y la desigualdad entre hombres y mujeres. Estas diferencias hacen que la dificultad de la mujer para independizarse sea mayor.

Las mujeres sufren dependencia social, ya que están más vinculadas al cuidado de niños o ancianos, a la gestión del hogar. La sociedad las hace responsables de lo que se denomina como “cargas familiares”.

En general, tienen menor autonomía que los hombres, tienen menos medios para elegir una forma de vida sin discriminación, con sentido de la seguridad física y moral, con participación en lo público.

La práctica urbanística consiste, entre otras cosas, entre otras cosas, en tomar decisiones sobre la localización de las actividades en el espacio, sobre las características de los sistemas de transporte, sobre la forma del espacio público, del espacio privado y de los edificios. El urbanismo

influye directamente en la percepción y el acceso que los grupos sociales tienen al espacio público y privado, sin embargo, no son iguales para todas las personas.

La principal razón de estas diferencias es un hecho proveniente del pasado y se debe a la llamada división sexual del trabajo, como dice “Dolores Hayden”, es algo que ha estado presente en la forma de pensar y planificar nuestras ciudades (Hayden, 1984) Con este hecho se produjo una segregación espacial entre el hombre y la mujer, y de esta manera la esfera pública quedó separada de la privada, asignando papeles distintos al trabajo productivo/remunerado y al reproductivo/no remunerado. Este hecho se dio tras la Revolución Industrial, donde el hombre se vincula mucho más al ámbito productivo y la mujer se dedica predominantemente al ámbito doméstico. Fue a partir de la segunda guerra mundial cuando hubo un aumento de la participación femenina en la esfera productiva, como muestran Luis Vicente y M^a Carmen Monreal en su libro “Intervención Social y Género” (Monreal, 2010).

A todo esto, hay que resaltar que esa división sexual del trabajo conlleva para el sexo femenino una doble carga de trabajo, dentro y fuera del hogar, ya que los hombres solo trabajan en la esfera pública y prácticamente no asumen la carga de la esfera privada, mientras que las mujeres además de trabajar con frecuencia en la esfera pública realizan las tareas de la esfera privada. Esta doble carga es más notable debido a que la ciudad no ha sido planificada para admitir esa doble implicación en la esfera de lo productivo y lo reproductivo. Los servicios urbanos, las infraestructuras de transporte y la estructura de la ciudad suponen una barrera en cuanto a la movilidad de las personas en las que recae esa doble carga de trabajo, que hoy en día su mayoría siguen siendo las mujeres.

Todo ello establece las relaciones interpersonales. El espacio refleja relaciones de poder. Según *Dolores Hayden* en su libro “Redesigning the American Dream” de 1984, el género ha sido un factor más importante que la clase a la hora de organizar las ciudades.

El urbanismo de nuestras ciudades no es neutro ya que no se tiene en cuenta la perspectiva de género en el análisis y desarrollo de la ciudad, siendo las mujeres y los grupos sociales afectados por la discriminación de raza, religión, etcétera, los más perjudicados. Debido a que las mujeres realizan ese doble papel del que hablábamos antes en la ciudad, son las principales usuarias del transporte público y los equipamientos urbanos, esto sumado a que la estructura de la ciudad condiciona la forma de moverse por ella, de percibirla y de las experiencias recibidas.

Esas experiencias que las mujeres tienen como usuarias del espacio urbano están ligadas a la percepción que tienen de la seguridad, lo que afecta a su vida cotidiana, al uso de la ciudad y su participación en sus entornos y estas limitaciones aumentan cuando hablamos de las mujeres que por motivos laborales o de cuidado se desplazan por la ciudad de noche. Asumen una inseguridad de movimientos que no le es impuesta, pero a su vez no es una decisión libre.

Marco Teórico

La vitalidad que produce el uso activo y simultáneo de los espacios públicos, las prácticas de sociabilidad, de encuentro, y colaboración entre personas, garantiza la seguridad informal y natural de dichos espacios.

El temor o miedo en ellos es ahora mismo diferencial desde el género, lo que hace que las mujeres limiten o condicionen su experiencia en estos espacios, en términos de accesibilidad, desplazamientos y disfrute (Sabaté et al., 1995; Lindón, 2006; Soto, 2009).

Diversos autores han evidenciado que las personas se apropian de los espacios públicos urbanos a través de procesos perceptivos, simbólicos y afectivos. La misma experiencia de las personas en los espacios públicos está constituida por emociones, recuerdos, sentimientos, sueños, miedos y deseos más allá de la experiencia espacial. (Bailly y Béguin, 1992; Delgado 2007; Tello y Quiroz, 2009).

Las prácticas sociales como salir, permanecer, hablar, mirar, consumir, trabajar, sociabilizar, etc., que establecen interacciones sociales en el espacio público encaminadas a la integración, requieren de reglas sociales para garantizar que se den y se orienten a la apropiación del territorio por parte de las mujeres en igualdad con los hombres. Influyen y guían a las personas en su forma de actuar autorregulando comportamientos igualitarios desde una perspectiva de género...

Para Zaida Muxí "la percepción de la seguridad está en relación con la forma en la que las mujeres se apropian del espacio para adquirir autonomía, siendo imprescindible que factores como la visibilidad, la variedad de usos y actividades, etc., estén presentes en la planificación para potenciar el sentimiento de seguridad". (Múxi, 2018).

¿Cómo puede el espacio actuar en favor de las mujeres?

Según la Guía de Urbanismo con Perspectiva de Género de Marta Román e Isabela Velázquez publicada en 2008:

- 1.-Teniendo en cuenta a las mujeres, conociendo su forma de habitar y utilizar la ciudad
- 2.-Contando con las mujeres, asegurando su presencia en todos los ámbitos políticos y sociales.
- 3.-Dando valor a las tareas que tradicionalmente han sido de las mujeres como el mantenimiento del hogar, el cuidado de personas dependientes.
- 4.-Incorporando como asunto público las nuevas necesidades de las mujeres.

Reconocer nuevos sujetos supone que la ciudad de la producción y la movilidad motorizada deje paso a un nuevo espacio donde los derechos básicos de todas las personas queden garantizados y como consecuencia resultará un urbanismo más inclusivo más inclusivo.

Marta Román e Isabela Velázquez (2008) elaboran unos criterios, en su Guía de Urbanismo, que se comparten a la hora de mirar hacia cómo acometer ese nuevo urbanismo desde la perspectiva de género:

- 1.-Dejar el urbanismo del mercado productivo y proponer un urbanismo volcado a los ciudadanos que corrija desigualdades sociales y tenga respeto por los recursos naturales.
- 2.-Descubrir las subjetividades en las decisiones a la hora de planificar la ciudad, para así poder matizarlas y corregirlas
- 3.-Incorporar nuevos planteamientos, nuevas formas de pensar surgidos de los cambios sociales, y reivindicaciones de igualdad de las mujeres, en la intervención en la ciudad.
- 4.-La ciudad como espacio de oportunidades, intentando reforzar los aspectos de habitabilidad y vitalidad urbana y frenando los procesos de degradación y de exclusión.
- 5.-Reflejar en el conjunto global de la ciudad el análisis de la vida cotidiana. Lo pequeño importa.
- 6.-Lo sostenible es lo más próximo. La escala de barrio se prioriza.
- 7.-No hay fórmulas mágicas de actuación, los estándares , orientan, pero hay que adaptarse a cada situación. Todo es revisable.
- 8.-La participación ciudadana con todos los colectivos, géneros, y situación social es una herramienta básica e imprescindible.
- 9.-Reconocimiento de la diversidad de personas y necesidades, en cuanto a origen, raza, género o edad.
- 10.-Analizar el impacto social de las políticas urbanísticas.
- 11.-Se valora y se favorece el trabajo no remunerado por el bien social que genera.
- 12.-Se priorizan los aspectos ambientales y de salud. Hasta donde crecer y qué debemos proteger y conservar.
- 13.- Crear condiciones de seguridad, calidad y habitabilidad para que los más débiles puedan hacer uso autónomo de los espacios públicos.

Se pueden entresacar las siguientes ideas del texto que escriben Marta Román e Isabela Velázquez en la “Guía de Urbanismo con Perspectiva de Género”, en 2008, en el capítulo que dedican a Nuevos Sujetos:

La diferencia de género está en todas las etapas de la vida, niños y niñas también la sufren. Hay más permisividad hacia los niños que hacia las niñas. Los padres ven más riesgo social sobre las niñas. Hay que reducir el peligro, hay que cambiar la percepción social del mismo. El diseño del viario, de los barrios, debe de asegurar la movilidad de los más pequeños. Un tráfico calmado, itinerarios protegidos, espacios abiertos controlados donde encontrarse, jugar, se hacen necesarios. (Marta Román, 2008).

La permeabilidad entre casas y la calle ayuda a ejercer control sobre lo que ocurre en el espacio público. Estos espacios intermedios han de ser diseñados con mimo, lugares de estancia, con arbolado, bancos, iluminación, elementos agradables en el entorno próximo a las viviendas. Espacios de juego y socialización no como actividad si no como forma de vida para los niños y niñas, donde pueden trepar, esconderse, asumir riesgos, desarrollar habilidades. Entendiéndolos desde la perspectiva de niños, no de adultos. Son espacios próximos a su hogar, como parte de la vida de la ciudad en la que se mezclan usos, olores, colores e imágenes fruto de la convivencia social. (Marta Román, 2008).

La juventud, en muchos ámbitos, es, en muchos ámbitos, vista en el sector social con una imagen negativa, como incívica, de desorden, según comenta Marta Román en la guía de urbanismo anteriormente mencionada. Esta imagen viene provocada porque los jóvenes conquistan los espacios que necesitan y no les han sido dados. El espacio público no les pertenece, se lo han de inventar. No hay espacios pensados para esa población, para su relación, esparcimiento, deporte, expresión creativa, etc. (Marta Román, 2008).

Esta falta de integración ha de resolverse desde la niñez. La precariedad del empleo, los bajos sueldos hacen difícil la conquista de los espacios de lo privado. Faltan políticas de vivienda que mejoren la accesibilidad a las mismas por parte de este sector y que permitan distintas formas de convivencia. (Marta Román, 2008).

Por su parte también, las personas mayores sufren unas ciudades con barreras. Hay una correlación entre discapacidad y edad. La soledad, la degradación de las viviendas antiguas, la modificación de los barrios, la pérdida del comercio cercano “de toda la vida”, la disminución de capacidades, a veces desubican a este sector de la población. Necesitan referencias, seguridad, accesibilidad, y sobre todo atención social. (Marta Román, 2008).

Y por último, los que tiene algún tipo de impedimento físico pertenecen a un sector que se engloba perfectamente en los requerimientos comentados para una nueva ciudad integradora. (Velázquez, 2008).

Ana Asensio en Fundación Arquia presenta “Una ciudad colectiva es una ciudad feminista”. Este término que tiene adeptos y contrarios lo debemos aceptar como en realidad es, no rivalización

entre géneros, sino como mensaje de igualdad. En dicho artículo se pone énfasis en que el espacio urbano no es neutro.

La percepción de la ciudad, sus zonas de tránsito, de reposo, de socialización, no son lo mismo para un niño que un anciano, que una persona con limitaciones físicas. Los hombres y mujeres experimentan la ciudad, la calle, el barrio y el hogar de manera distinta.

Las ciudades de hoy son el resultado de una yuxtaposición de estrategias de desarrollo, orden y control, en el caso de la ciudad formal, y de supervivencia y urgencia en el caso de la informal. En ambas hay sectores infrarrepresentados (que no minoritarios), que coexisten en ese espacio que ha sido gestado sin igualdad de participación en la toma de decisiones.

Son ciudades pensadas de arriba abajo, es decir nacen de la idea de un gestor (político y económico) y se aplica sobre los ciudadanos. Pero hay otra manera de hacer ciudad, que es abajo a arriba, que consiste en partir de la consulta ciudadana, con participación real de toda la sociedad, de toda la ciudadanía en laboratorios de proyección urbana, en donde se concretan las ideas de cómo ha de ser la ciudad y sus espacios.

En el artículo “¿Qué ciudad...?” Publicado en *Feminismo/s* 17, Javier Ruiz Sánchez (Sánchez, 2011) parte de la importancia que otorga al espacio doméstico como principio básico del diseño arquitectónico, espacio que cita “Dolores Hayden” (Hayden, *Redesigning the American Dream; The Future of Housing, Work and Family Life*, 1984) como lugar de la mujer, y donde reside el trabajo doméstico realizado básicamente por la mujer. A partir de ahí lo que pretende es analizar las consecuencias de la relación entre espacio doméstico y espacio público. Javier reivindica la seguridad y la familia como puntos neurálgicos. Para él el espacio de transición entre lo público y lo privado es la acera, es el lugar de independencia, de libertad, de niños, de adolescentes, de mayores.

Como dice Javier Ruiz, la pregunta no debe de ser qué ciudad, sino cómo se nos permite ser en ella. Tener libertad para complicarnos la vida es la base de la libertad para poder simplificarla.

El cómo se nos permite ser en ella, va ligado a la seguridad que nos dé vivir en ella, para movernos con libertad.

Es interesante este asunto del que se ocupa Gemma Galdón en su publicación “*El derecho a una ciudad segura*” (Galdón, 2011). La relación entre ciudad y seguridad es una cuestión histórica. Murallas, calles anchas, barrios cerrados, son mecanismos antiguos que a la sociedad actual no le resultan válidos.

Todos queremos ciudades seguras, es nuestro derecho. Estas deberían partir de:

- 1.-Superar la visión de que las políticas policiales resolverán el problema
- 2.-reconocer las presiones económicas que existen sobre los entornos urbanos, que entienden la seguridad como ausencia de diversidad.
- 3.-Apuesta del espacio público al servicio de las personas que lo utilizan, y que debe de responder a las expectativas de los diferentes colectivos (jóvenes, niños, mayores, sin techo, etc.) que merecen espacios de , apropiación, aunque molesten y no consuman.

Las demandas que las mujeres plantean como colectivo sirven de reivindicación del derecho a la ciudad y son analizadas por *Paula Soto Villagrán* en el artículo “*Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género*” (Soto, 2016).

Estas demandas se canalizan a través de una multiplicidad de organizaciones a las que las mujeres se incorporan con fines reivindicativos, como son la vivienda, la gestión del barrio y municipal, o bien organizaciones políticas, culturales, religiosas, de derechos humanos, etc. A pesar de la diferencia de objetivos de cada una de ellas, se comparte una idea y un anhelo global que es la transformación del hábitat urbano.

El empeoramiento de las condiciones de vida de nuestra sociedad hace aún más vital el papel de la mujer en la ciudad, ya que toma protagonismo su contribución al ingreso familiar y la gestión cotidiana de la austeridad. La creación de ambientes seguros es un derecho fundamental para el conjunto de la población, y las políticas públicas lo han de garantizar, sobre todo para los colectivos más vulnerables. El temor a la violencia es un obstáculo para ejercer el derecho a la movilidad, y existe sobre todo en la mujer, por lo que ésta ve coartada su libertad de movimiento y uso de los espacios urbanos, lo que afecta a su vez a sus relaciones personales. La libertad se relaciona directamente con la seguridad.

La inseguridad afecta especialmente a las mujeres en cuanto a que está íntimamente relacionada con el orden social de género.

Es vital poner atención en factores de diseño urbano como la iluminación y la visibilidad ya que son dimensiones espaciales que favorecen la ocupación de los espacios por parte de las mujeres. Estos espacios serán, poli funcionales y con calidad estética y todo ello hará que el uso se vea favorecido en cuanto a convivencia, y relaciones y tiempo de uso. Habrá que profundizar en el análisis sobre la repercusión sobre las mujeres de los diseños del entorno urbano, entendiendo que éstas no constituyen un género homogéneo, sino que hay diferentes grupos que tienen diferentes grados de marginación, mujeres inmigrantes, indígenas, niñas, adultas, mayores, homosexuales, etc.

Sara Ortiz Escalante (Escalante, *El lado nocturno de la vida cotidiana: Un análisis feminista de la Planificación Urbana Nocturna*, 2017) ahonda más en el tema de la seguridad urbana introduciendo el aspecto nocturno a la planificación urbana. Más allá de la economía de consumo y del ocio en la ciudad de noche, hay que pensar en los usos nocturnos de los espacios públicos y que deben aportar las mujeres en esa planificación incluyendo la diversidad de cuerpos sexuados en la misma.

Los trabajos nocturnos implican movilidad, y ésta debe de ser garantizada por la seguridad, por tanto hay que estudiar qué actividad se desarrolla por la noche, incluir el tipo de vida cotidiano tanto diurno como nocturno de las mujeres, entender que las condiciones de los espacios deben permitir el uso sin miedo y conseguir la percepción de seguridad.

Esta percepción de la seguridad que han de tener las mujeres es una aportación de la perspectiva de género al urbanismo. Esto supone posicionar en igualdad el mundo productivo y el reproductivo, en palabras de Zaida Muxí en su publicación “¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?” (Zaida Muxí, 2011). Supone apostar por un urbanismo de proximidad, donde la experiencia

supone la base del conocimiento. Zaida establece un manual para aplicar la perspectiva de género al urbanismo. Este se basa en un análisis de cada escala y cada problema, con estudio de las distintas variables (movilidad, vivienda, espacios públicos, equipamientos, servicios, seguridad, participación), en la aportación de la experiencia de las mujeres como conocimiento urbano. Pensar la ciudad desde la diferencia y a la hora de decidir atender en igualdad todas las demandas sociales. Lo mejor que le puede pasar a la ciudad es *la promiscuidad de funciones*, es decir planificar para que haya mezcla de usos (Zaida Muxí, 2011). Todo igual, imprescindible, diferente, en usos, usuarios, en tiempos, como diría Jane Jacobs en una danza urbana constante. (Jacobs 1973).

La planificación urbana ha de ser transversal, multiseccional, interdisciplinaria, buscando siempre propuestas de proximidad, desde la visibilidad y la igualdad en importancia de las dos esferas en la que se encuentran divididos los trabajos de las personas. En la actualidad hay que reconocer que la manera de construir ciudades no es neutral. Por ello hay que pensar el espacio urbano desde la , diferencia, pero desde la desigualdad. La diferencia que ofrecen los hombres y mujeres, los orígenes, las religiones, las clases, las culturas, etc., pero posicionando todas las demandas en igualdad de condiciones y oportunidad, sin decisiones tomadas a priori.

METODOLOGÍA

Ámbito de Estudio

Tal como se ha anticipado en el apartado anterior, el **barrio de los Ángeles (Fig 1.)** se adopta como caso de estudio. A continuación, se estudian los antecedentes históricos, el contexto y la ubicación en la que se encuentran los espacios urbanos que conforman el barrio.



Fig.1 | Fotografía Barrio los Ángeles
Fuente: Google Earth

El origen del barrio de los Ángeles, como se puede leer en diversas publicaciones de la Asociación Cultural “*Alicante Vivo*”, lo encontramos en **1931** cuando se proyecta el Grupo Escolar Mixto de la partida de Los Ángeles, este colegio se convirtió en el Hospital de Sangre nº 2 con la llegada de la guerra civil y en 1941 se aprobó la permuta de dicho grupo escolar de propiedad municipal, así la Montañeta pasó a ser de los Alicantinos y el colegio pasó a ser Hospital Militar (Gómez, 2007).

En estos años con el Campo Nacional de Tiro, el cuartel y el aeródromo de Rabassa, la creación de industrias o talleres y la segregación de las fincas agrícolas, se construyen varios grupos de viviendas sociales en la zona, como por ejemplo en 1947 el grupo de viviendas José María Paternina, las cuales se construyeron en “honor” al Gobernador civil que había participado en los bombardeos a la ciudad durante la contienda civil, o como por ejemplo las casas de la Tómbola, las cuales fueron sorteadas en los años 60 por la organización de Cáritas (Gómez, 2007).

Esta organización fue quién construyó las primeras cien viviendas que luego formarían el barrio de los Ángeles. Estas cien viviendas fueron entregadas a los vecinos para que vivieran en ellas mediante un sorteo.

En aquellos momentos el barrio se llamaba Barriada de Pío XII, aunque luego pasó a llamarse por decisión popular Barrio Tómbola. Él barrio se fue conformado con la creación de nuevas viviendas como, por ejemplo el proyecto de Las casitas de papel de Felipe Bergé o en los 80 las Chabolas del Montoto, también suyas.

Con la creación de estas viviendas van apareciendo nuevas infraestructuras como el puente de San Agustín sobre el barranco de la Fuensanta, lo que conformará un tejido nuevo, quedándose la partida estructurada en los actuales barrios, Los Ángeles, Altozano, San Agustín, Tómbola, Ciudad Jardín, San Nicolás de Bari, Divina Pastora y Rabassa.

En 1940 se fundó la Foguera del barrio, posteriormente la nueva iglesia con sus dos torres a más de 115m sobre el mar. Hasta los años 60, Los Ángeles estaba ocupado mayoritariamente por viviendas unifamiliares adosadas de planta baja en calles no muy anchas y siguiendo una trama ortogonal paralela a la carretera de San Vicente, ya que por ella transcurría la línea de tranvías nº 3, como podemos ver en la *Figura 2*, que fue durante muchos años, el único medio de transporte necesario para llegar a unos terrenos bastante alejados del centro. En muchas zonas no existía alcantarillado, las calles no estaban asfaltadas y el alumbrado público era mínimo y en algunos casos inexistente (García, 2013).

Además de viviendas particulares (frecuentemente de autoconstrucción) estaba salpicado de grandes fincas, pequeños chalets de recreo, granjas, industrias cerámicas y almacenes, todo ello en una suerte de mezcolanza que, aun así, hacía agradable la convivencia en el mismo, aunque los servicios básicos eran más bien escasos.

Las fiestas patronales de este barrio son las más antiguas de la ciudad de Alicante, siendo su mayor atractivo el adorno de la mayoría de sus calles, dedicadas a temáticas diferentes. Esta costumbre de adorar sus calles ha ido en decadencia y en la actualidad está luchando por recuperar esta tradición (García, 2013).

El barrio de **Los Ángeles** de Alicante, limita al norte con los barrios de Tómbola y Virgen del Remedio; al este con Lo Morant-San Nicolás de Bari y Altozano-Conde Lumiares; al sur con Campoamor y Polígono San Blas; y al oeste con San Agustín.



Vista parcial de Alicante, desde el Cerro de Los Ángeles.

Fuente: Alicantevivo.org



Fig.2 | Carro tirado por mulas y tranvía eléctrico en la línea Nº 3

Fuente: http://historiastren.blogspot.com/2013_09_01_archive.html

La selección de este barrio es debido a que se trata de un barrio de interés, ya que, se creó en los años 40 a través de la propuesta de los sindicatos con fin de construir viviendas sociales y por lo tanto es bastante antigua. Las primeras cien viviendas se levantan en honor a José María Paternina, gobernador civil que participó en el bombardeo de la ciudad. El resto del barrio va surgiendo a través de particulares con la tipología unifamiliar de casas de planta baja adosadas, de bajo nivel económico. Y en la actualidad parece interesante para analizaren este trabajo, su condición de frontera entre Alicante y San Vicente del Raspeig.

Se plantean bajo una trama rectangular, paralela a la antigua carretera de San Vicente, únicamente conectada con la ciudad con el antiguo tranvía que discurría por dicha vía.

La evolución a lo largo del tiempo ha sido a peor. Se han planteado reformas, ampliaciones en altura (*Figura 3*), sustituciones, que sin ningún criterio ha provocado el desorden formal, composiciones arbitrarias, retranqueos junto a alineaciones originales, adosados en planta baja junto a nuevas edificaciones de diferentes alturas, en calles de no más de 8,5m de ancho.

Las fachadas y su relación con la vía pública es dispersa en cuanto a volúmenes, materiales, tratamientos de huecos, etc. Desgraciadamente unas edificaciones modestas, pero con unas proporciones equilibradas con su viario han sufrido el paso del tiempo, pero los propietarios, o los nuevos inversores en la zona no han tenido la sensibilidad del buen criterio, y no han respetado el buen hacer de la arquitectura ni del urbanismo.

Posiblemente todo venga provocado por la falta de legislación urbanística sensata, adecuada y proporcionada en los momentos de intervención.

La degradación de las fachadas, como se observa en la *Figura 4*, los volúmenes que se asoman a la calle, implican degradación del sistema viario, y viceversa y ello provoca degradación social. Se incrementa la necesidad de vigilancia sobre los niños, sobre los puntos más débiles del núcleo de familia, de las mujeres y de los ancianos.

Esta *falta de seguridad*, de movilidad implica mayor carga para las mujeres, que dedican más tiempo al entorno débil de la familia, lo que perjudica seriamente a sus oportunidades en el mundo del trabajo exterior y al desarrollo de sus propias inquietudes y actividades personales.

La desigualdad en la zona de estudio es evidente. Se trata de una desigualdad en la forma de vida, desigualdad de necesidades y de comportamientos.



Fig.3 | Vista edificio Calle Cuba
Fuente: Google Street View



Fig.4 | Vista edificio Calle Linares
Fuente: Google Street View

En este punto, parece conveniente, introducir el término de **igualdad** en la relación con el **espacio público**.

La situación actual invita a una reflexión sobre cómo se debería intervenir en el barrio, independientemente de lo que se contemple en el Plan General Municipal de Alicante.

Partimos de un barrio que periféricamente tiene una buena conexión con la ciudad a través de la red de autobuses, pero que interiormente tiene unas calles estrechas (8,5m) donde el espacio de aparcamiento de vehículos se llena de aparcamientos, con lo que las aceras son estrechas, escasas para el paseo y tránsito en los dos sentidos.

Desde un punto de vista de la seguridad vial, el barrio se caracteriza por tener aceras estrechas y saturación de coches aparcados en línea, con iluminación en una sola fachada, no es la mejor propuesta ya que se generan sombras, falta de perspectiva vial limpia, dificultad en cambiar de acera para el peatón, etc., lo que emocionalmente puede conferir inseguridad en los recorridos hasta llegar a las vías perimetrales, más anchas que están dotadas de servicio de autobuses, con una iluminación en ambos lados de la calzada, aceras más anchas y más facilidad en los recorridos debido a que existe una mejor dotación de elementos urbanos, por ejemplo, en los espacios públicos de reunión.

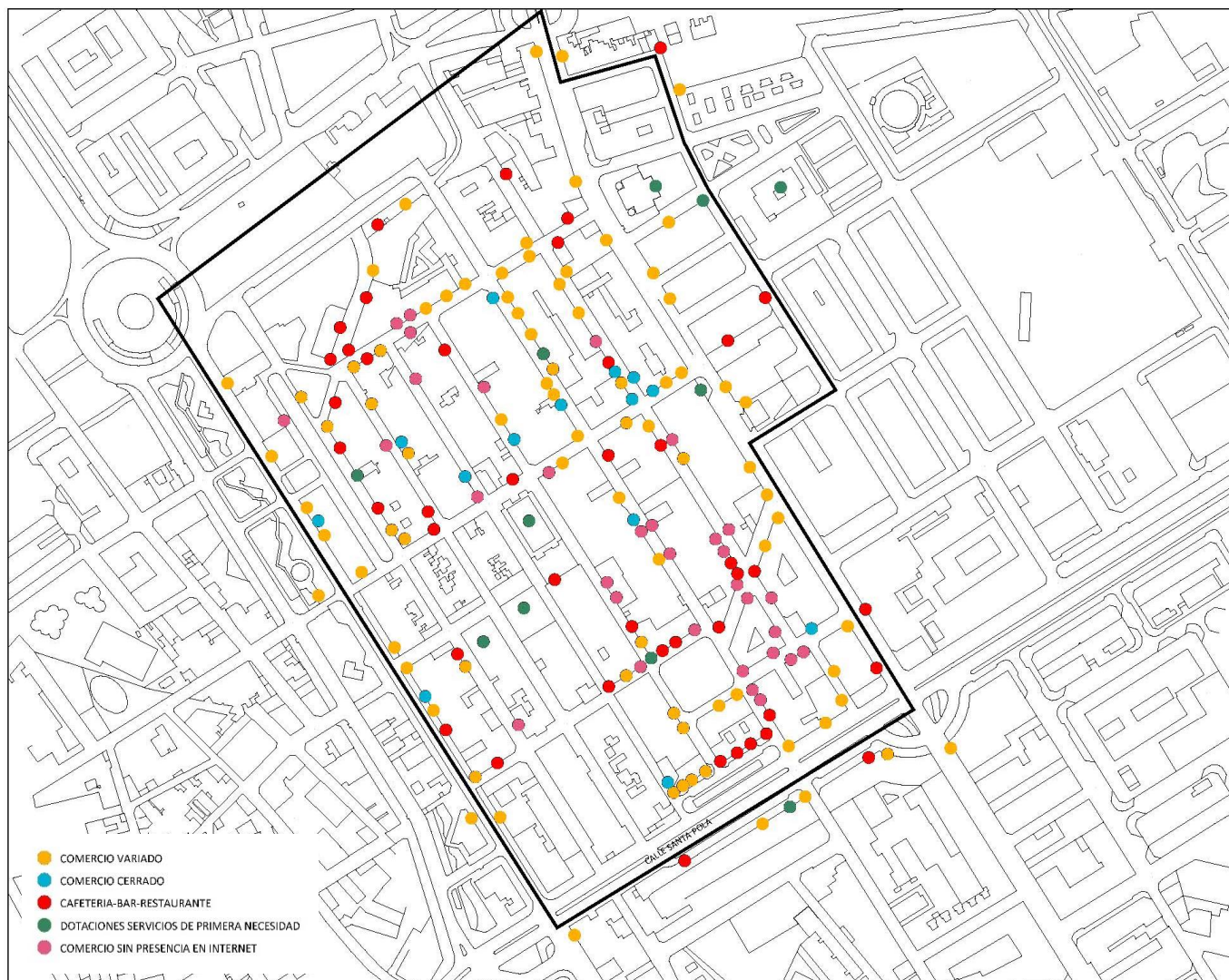


Fig.5 | Cartografía del Barrio los Ángeles
Fuente: Elaboración Propia | Datos: Catastro

Para analizar mejor la configuración del barrio, se realiza una visita virtual. A continuación se presentan algunas cuestiones destacables.

Como se observa en la *Figura 5*, existe una gran cantidad de comercio cerrado en planta baja y de comercio sin presencia en internet, sobre todo locales de repostería y panadería al igual que pequeños comercios de barrio.

Se trata de un barrio que contiene un importante número de locales dedicados a la hostelería, desde restaurantes hasta discretas cervecerías.

Esto puede generar problemas a la hora de hablar de la movilidad del peatón, ya que las aceras no están pensadas para compaginar la circulación de los peatones con las aglomeraciones que se suceden en las terrazas improvisadas de algunos de los locales.

Observaciones personales

Herramientas y Fuentes

Para la realización del presente trabajo se utilizan tanto, herramientas de representación, dibujo técnico y análisis geoespacial, como AutoCAD, QGIS y hojas de cálculo de EXCEL, como herramientas para la elaboración y edición de gráficos como Photoshop e Illustrator.

En cuanto a las fuentes de información, se utilizan principalmente cuatro:

- Estudio de Campo in situ
- Estudio de Campo online a través de Google Maps y Google Street View
- Entrevistas con Google Forms
- Los datos de tres redes sociales como fuentes de análisis y evaluación

Estas fuentes permiten conocer que percepción de la ciudad tienen los ciudadanos y cómo esta percepción influye en la apropiación y uso del espacio público.

El uso de las redes sociales, se plantea como método de recopilación de datos que pudiera ser representativa de la opinión y preferencias ciudadanas.

Precisamente, la hipótesis con respecto a la utilización de estas fuentes es que las redes sociales ofrecen diversos puntos de vista y valoraciones, lo que permite formar una mirada crítica respecto de esta temática.

Las redes sociales servirán como elemento informativo, acerca del comportamiento, de formas de vida, de idiomas frecuentes en un entorno específico, etc..., con la apuesta clara de que esta información puede ser útil para el diseño de espacios en la ciudad, plazas, calles, zonas verdes, comerciales, residenciales, etc..., relación entre ellos, dimensiones, accesibilidad, comunicación, recorridos, etc.

Las tres redes sociales seleccionadas son **Google Places, Foursquare y Twitter**.

Cada una de estas redes poseen diversas características que nos ayudarán a conocer cómo se conforma el espacio urbano y como lo perciben los usuarios de dicho espacio en su día a día.

Por otro lado se va a analizar la capa física del barrio seleccionado como caso de estudio, es decir, su configuración actual, los elementos que lo conforman y la influencia de éstos, lo que aportan a la ciudad y el contexto de ese espacio público.

De esta forma se podrá realizar una comparativa entre la realidad física y la realidad virtual del espacio urbano, que será analizada mediante las tres redes sociales citadas anteriormente.

Esto permitirá visualizar cómo para un mismo espacio existen diferentes percepciones de él y cómo su apropiación no es igual para todas las personas, lo que condiciona las actividades que se realizan y, en general, la movilidad de los ciudadanos por dicho espacio urbano.

Lo que se pretende es identificar si existen ciertos aspectos discriminatorios en el espacio urbano de la zona de estudio mediante la comparativa de la realidad física y la virtual. Esto va a permitir posicionarse y poder emitir un juicio, ya que se conocerán los diferentes puntos de vista desde la mirada de los usuarios de las redes sociales y se podrán tener en cuenta todos y cada uno de ellos.

A continuación, se explican las tres redes sociales utilizadas para este estudio y qué datos podemos extraer de cada una de ellas y cuáles van a ser útiles para el presente trabajo.

GOOGLE PLACES

Antes de explicar, qué es y para qué sirve la herramienta de Google Places, cabe destacar que Google actualizó esta herramienta en 2014 a Google My Business, una herramienta que es más completa y tiene más ventajas.

Google Places es una herramienta gratuita del buscador de Google, es decir, es un sistema integrado en el buscador, el cual permite dar una mayor visibilidad a tu negocio.



Esta herramienta permite que los resultados más cercanos, los cuales son locales y establecimientos, sean los primeros en aparecer. Este tipo de resultados que cuentan con una localización exacta, se conoce con el término de Geo localizados. Esta herramienta se unificó con el buscador ya que la mayoría de los usuarios suelen buscar información sobre su localidad, su entorno más próximo.

Lo importante de esta red social es que los resultados que ofrece al estar geo localizados, dándole una mayor importancia según la proximidad, te ofrece en primera instancia los resultados en la zona en la que te encuentras. Además esta red social está vinculada con el sistema de Maps de Google (aplicación también de geo posicionamiento).

Igualmente de la misma forma que permite valorar los negocios y puntos de interés de la ciudad, te permite transmitir al resto de usuarios, la percepción, la experiencia que se ha tenido.

La BASE de DATOS que se obtiene de Google Places incluye entre otros metadatos:

- 'Place name' esta categoría muestra el nombre oficial que tiene el negocio.
- 'Rating' esta categoría recoge las valoraciones de todos los usuarios para asignarle una puntuación al negocio.
- 'Types' es un campo con descripciones diversas y heterogéneas por lo que se hará una clasificación manual de los datos.
- 'Latitud' y 'Longitud' son las coordenadas geográficas.
- 'Vicinity' esta categoría muestra la dirección física correspondiente al comercio.

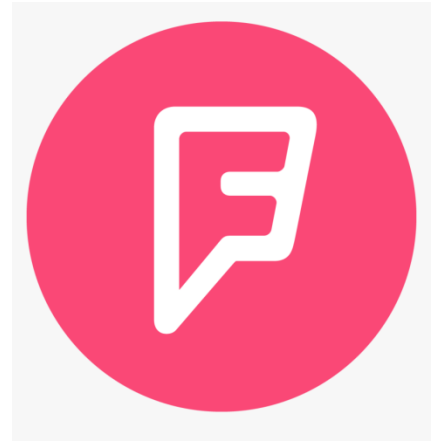
FOURSQUARE

Este servicio web fue creado en 2009 por Dennis Crowley y Naveen Selvadurai.

Foursquare es una red social, donde también están registrados puntos de interés y establecimientos, que cuenta con diferentes servicios de geo-localización. Esta geo-localización permite ofrecer al usuario una serie de facilidades, en relación con el lugar en el que se encuentre dicho usuario en ese momento.

La idea inicial de la red era que los propios usuarios indicaran aquellos lugares específicos donde han estado, esto se conoce en la red como check-in, de esta manera se van ganando puntos, lo que animaba al resto de sus contactos u otros usuarios a visitar nuevos lugares para ir sumando puntos. Estos puntos generaban una serie de recompensas.

A partir de 2015, se decidió ocultar los check-ins públicos, de esta manera se pretende evolucionar como motor de recomendaciones que puede llegar a sugerir o mostrar al usuario un gran número de locales, servicios físicos, etc. que están cerca de su posición.



La BASE de DATOS que se obtiene de Foursquare, incluye la siguiente información:

- 'Venue' muestra el nombre con el que el usuario se registró.
- 'Check-in' muestra la cantidad de visitas que han sido registradas por los usuario.
- 'User' muestra el número de usuarios que han asistido a un evento.
- 'Category' es una subcategoría que es propia de la red social.
- 'Latitud' y 'Longitud' se refiere a las coordenadas geográficas del registro.
- 'County', 'City', muestra la localización de las publicaciones realizadas por los usuarios.

Este sistema favorece, por ejemplo, a los creadores de los eventos, ya que los eventos se registran a partir de que los usuarios los registren en la plataforma en el lugar del evento. Sin embargo para que a los usuarios les aparezca que han acudido al evento han de entrar en la aplicación y realizar el “check-in”.

De esta manera es posible observar la cantidad de usuarios que se encuentran o han estado en un evento, pero no si han hecho check-in o sus valoraciones personales.

Para poder crear un nuevo evento en Foursquare es obligatorio asignarle una de las categorías propias que ofrece la red social, de esta manera se podrá catalogar, pudiendo añadir más adelante otras subclases que lo definan con mayor detalle.

Las diferentes categorías que la red social Foursquare establece como principales son:

- 'Arts & Entertainment' esta categoría abarca aquellas actividades que están relacionadas con el arte como pueden ser teatros, salas de exposiciones, museos, etc... Y también con lugares de ocio como pueden ser los parques de atracciones, los acuarios, miradores, etc.
- 'College & University' esta categoría engloba todas aquellas instituciones de enseñanza de estudios tanto reglados como no, cuya ubicación se encuentra en centros académicos administrativos, ya sean colegios, institutos, universidades, academias oficiales de formación, cafeterías, residencias, etc.
- 'Event' esta categoría comprende aquellos eventos que son temporales, como pueden ser ferias comerciales, festivales de música, mercadillos, etc.
- 'Food' esta categoría engloba todo aquel establecimiento que esté relacionado con la hostelería. Esta categoría permite agrupar los comercios según la *nacionalidad* gastronómica de cada establecimiento, pero también clasificarlos según la categoría hostelera de cada comercio, es decir, si hablamos de un restaurante, una cafetería, un local de fast food, etc.
- 'Nightlife Spot' esta categoría abarca todos aquellos locales relacionados con el ocio nocturno como son bares, discotecas, casas de apuesta, etc.
- 'Outdoors & Recreation' esta categoría comprende todos aquellos espacios públicos al aire libre en los que está permitido realizar una actividad concreta, por ejemplo las pistas deportivas, playas, piscinas, jardines, parques, montañas, etc.
- 'Professional & Other places' esta categoría recoge aquellos espacios que están relacionados con centros de negocios y oficinas pero que no implican un trato directo con el público. Estos espacios pueden ser fábricas, parkings, centros de meditación, etc.
- 'Residence' esta categoría engloba cualquier habitación, casa, villa, etc. que estén acondicionadas para el alquiler así como cualquier servicio hotelero como son, hostales, albergues, hoteles, etc.
- 'Shop & Service' esta categoría comprende a todos los comercios de venta directa al público, como pueden ser centros comerciales, gasolineras, grandes superficies, concesionarios de automóviles, tiendas de ropa, pero también esta categoría incluye la venta de servicios, tales como dentistas, peluquerías gimnasios, etc.
- 'Travel & Transport' esta categoría recoge todas aquellas zonas y edificaciones donde se realizan intercambios modales de transporte como aeropuertos, puertos, estaciones de autobuses y trenes; pero recoge también otras estaciones de transporte urbano como son las paradas de autobús, metro y taxi, o las estaciones de alquiler de bicicletas.

TWITTER

Twitter se define como una plataforma social mediante la cual se puede compartir información, cuyo servicio de comunicación bidireccional es gratuito. Es una de las redes de microblogging más populares que existen. Fue creada en 2006 por Jack Dorsey, Noah Glass, Biz Stone y Evan William en California.

Esta red social posee un formato muy sencillo, el cual permite obtener información de una manera inmediata.



La red social solo permite publicaciones con un máximo de 280 caracteres (originalmente eran 140), estas publicaciones son lo que conocemos por “tuits” o “tweets” y son los que muestran en las páginas principales de los usuarios.

El contenido que se publica en esta red social, está formado por temáticas muy diversas, desde fotografías, noticias y eventos a mensajes personales. Existe la posibilidad de suscribirse a las publicaciones que realizan otros usuarios, esto se conoce como “seguir” y a los seguidores de un usuario se les denomina “followers” o “seguidores”.

Las publicaciones, es decir, los mensajes, son de índole pública, pero la red permite difundir los mensajes de forma privada, siendo solo visibles para los seguidores de dicho usuario.

Existen varias opciones para “twitear”, ya sea desde la web oficial del servicio, mediante mensajería SMS o bien mediante aplicaciones oficiales externas.

La información que se puede extraer de la red social incluyen:

- ‘Text’ esta categoría engloba los textos que componen los tuits, compuesto por un máximo de 180 caracteres.
- ‘User name’ esta categoría recoge los nombres que cada uno de los usuarios han escogido para su perfil, se usa una arroba (@) para preceder al nombre elegido.
- ‘Language’ esta categoría define el idioma usado por los usuarios a la hora de compartir los tweets, el cual es definido por los propios usuarios.
- ‘Retweet’ esta categoría muestra las veces que un tweet de un usuario ha sido compartido por otros usuarios.
- ‘Latitud’ y ‘Longitud’ son las coordenadas geográficas.

Una de las peculiaridades de este sistema es la posibilidad de congregarse mensajes por temáticas mediante el uso de “hashtag”. Un hashtag son palabras o frases que van precedidas del signo #. De este modo podemos generar etiquetas sobre un tema específico sobre el que gira una conversación y así poder hacer partícipes a distintas personas en la discusión.

Existe también la categoría Trending Topic (TT). Esto se trata de una palabra, una frase o una temática específica que por algún motivo determinado se repite o un ritmo mayor que el resto de mensajes, por lo que la popularidad entre los usuarios aumenta durante un cierto periodo de tiempo.

A pesar de la abundancia de datos que puede proporcionar esta tipología de red social, son destacables algunas desventajas, como por ejemplo, el que la red limita por día, a mil, los tweets generados por un mismo usuario, otro ejemplo, es que solo es posible enviar mensajes directos a doscientos cincuenta personas y no es posible seguir a más de 2000 personas.

En resumen, estas tres redes se han elegido por su capacidad de mostrar información relevante para entender la composición del espacio urbano de la ciudad.

La herramienta de **Google Places** permite reconocer las actividades urbanas que dan notoriedad y constituyen un ámbito determinado, ya sea por la diversidad de usos o actividades de su entorno.

Con la herramienta de **Twitter** podemos llegar a conocer las opiniones personales de los usuarios sobre ese espacio y la cantidad de usuarios que los visita.

Foursquare lo que nos ofrece es un listado de espacios y actividades urbanas con las valoraciones y opiniones sobre las actividades que se realizan en ese espacio por lo que es posible valorar su popularidad frente a otro tipo de espacios.

Con estas herramientas se pueden llegar a conocer los espacios de mayor éxito de la ciudad. Concretamente para este trabajo, estas fuentes se van a utilizar para identificar dichos espacios con la finalidad de obtener, por contraposición los espacios de la ciudad menos exitosos, vacíos y con poco uso, es decir, aquellos lugares de la ciudad inactivos para analizarlos y, de esta manera se podrán detectar las problemáticas que propician el desuso del espacio urbano y que nos permita reconocer algunos aspectos que proporcionen pistas sobre cómo podemos atacar esas problemáticas para hacer ese espacio más atractivo para las personas y que sea un espacio inclusivo y de relaciones sociales.

Procedimiento de Trabajo

Una vez acotado el área de trabajo (Barrio de los Ángeles de Alicante), se procede a la búsqueda y descarga de información de las tres redes sociales, Foursquare, Google Places y Twitter.

Estas bases de datos han sido facilitadas por el Área de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Universidad de Alicante. (Datos de 2016 a 2019)

Estas bases de datos se encuentran en formato Excel y las mismas cuentan con coordenadas geográficas (latitud y longitud) asociadas a cada una de sus entradas, por lo que es posible seleccionar aquellos lugares que se encuentren dentro de la zona de trabajo.

Esta tipología de base de datos que se usa (hoja de Excel), permite su análisis y filtrado de los datos de manera manual.

De las tres redes sociales a usar, se van a realizar dos grupos, por un lado, Google Places y Foursquare, se unirán en una sola base de datos por tratarse de redes sociales que ofrecen información acerca de lugares de interés y actividades urbanas, además de que sus registros están agrupados en categorías complementarias y, por otro lado, Twitter se trabajará de manera independiente.

Las bases de datos de Foursquare y Google Places se van utilizar para conocer la actividad comercial existente en la zona de trabajo. Para ello se va a reclasificar, manualmente, la columna **“types”** de Google Places, que es donde se clasifica toda la actividad comercial existente.

Como esta columna es la que incluye todos los tipos de lugares o registros, se va a reclasificar usando las categorías que se listan en la columna de la base de datos de Foursquare **“Category”** predefinida por la propia red social, donde se especifica de manera más detallada y con menos variantes el tipo de comercio.

Así pues, se relacionan los comercios que muestra Google Places, con las categorías que ofrece Foursquare como *Users*, que muestra en número de usuarios que han acudido a un evento, o lugar, o como *Check-in* que son las veces que los usuarios han registrados sus visitas en una localización exacta.

Tras una primera aproximación a los datos, se procede a seleccionar aquellas categorías que se encuentran presentes en el espacio urbano del ámbito de estudio:

Arts & Entertainment
College & University
Event
Food
Nightlife Spot
Outdoors & Recreation
Professional & Other Places
Residence
Shop & Service
Travel & Transport

Para poder ver toda esta información de manera gráfica y simplificar así su lectura, estos datos, que previamente han sido analizados y filtrados, se introducen en el programa de información geográfica con el cual vamos a trabajar: **QGIS**. Se trata de un sistema de información geográfica de software libre. De esta manera los datos que se introducen en el programa aparecen geolocalizados.

De todas las categorías anteriormente mencionadas, destacan cinco de ellas sobre el resto:

Food.
Outdoors & Recreation.
Professional & Other Places.
Shop & Service.
Travel & Transport.

De esta manera se obtienen los lugares de más éxito del ámbito de trabajo.

Paralelo a este proceso, se introduce en el “**QGIS**” la categoría de “**Users**” aportada por la base de datos de Foursquare. Esta categoría indica cual es el número de usuarios que han estado en un lugar u evento registrado en la plataforma.

Así pues, se pueden comparar las dos categorías introducidas en **QGIS**, por un lado, la categoría de “*Types*” de *Google Places* y por otra la de “*Users*” de *Foursquare*.

De este modo se puede visualizar cuales son los comercios/establecimientos que más usuarios reciben, pudiendo agrupar dicha información por días, semanas meses o años, ya que son categorías que están relacionadas con la temporalidad. Esta agrupación se puede realizar desde QGIS mediante las *tablas de atributos* de la información que se introduce de Foursquare.

Una vez detectados los espacios más exitosos de la ciudad, se procederá, mediante unos radios de influencia, a analizar la configuración del espacio urbano, cómo está conformado ese espacio, el tipo de vías, su iluminación, la vegetación... etc.

Esta información sirve para obtener indicios sobre si este espacio es un espacio inclusivo o, por el contrario, es un espacio que propicia la falta de seguridad, problemas de movilidad...etc., lo que genera y favorece la desigualdad.

Además de forma paralela se realiza un **estudio de campo**, que inicialmente fuera presencial, visitando y paseando las calles del barrio pero que debido a la situación excepcional que ha propiciado el COVID19, dicho estudio ha tenido que ser terminado y completado mediante las herramientas de **Google Maps** y **Google Street View**. Este estudio de campo (offline y online) tiene como finalidad conocer la realidad física del ámbito de trabajo, el cual se comparará con la realidad virtual que tenga dicho ámbito, por lo que se realiza un recorrido por todas las calles del barrio.

En este recorrido, se realiza un volcado de la información que se extrae del recorrido sobre los comercios existentes. De esta manera se detectan comercios cerrados que no aparecen en las redes sociales y otros que aunque sí que están abiertos, directamente no tienen presencia en internet.

Mediante el estudio de campo y los datos de Foursquare y Google Places se puede conocer si los comercios cerrados tuvieron alguna vez presencia en internet y de ser así, se puede saber cuándo cerraron dichos comercios

Por otro lado se trabaja con la base de datos de **Twitter**. El proceso de trabajo es similar al realizado con Google Places y Foursquare, sin embargo, la diferencia es que los datos no se filtrarán, ya que las categorías temporales que vienen predefinidas en Twitter están simplificadas y son bastante útiles.

Los datos se introducen en el **QGIS**. Es aquí cuando se puede observar que la información que aporta la base de datos de Twitter en nuestro ámbito de estudio es prácticamente inexistente, debido al poco número de tweets geo localizados que se han generado en la zona de estudio en comparación con el resto de la ciudad.

Entonces, para poder extraer la información que sea relevante, se opta por utilizar la información contenida en la columna de la base de datos que se denomina "**Text**" para generar un **Wordcloud** a partir de los textos de los tweets.

Esto va a permitir conocer las palabras más utilizadas en los textos de twitter y así conocer las temáticas más populares de nuestra zona de estudio.

El objetivo principal de estas **nubes de palabras** es obtener un gráfico que permita comparar las temáticas populares de los tweets con las temáticas provenientes de encuestas realizadas (*ver Anexo*) sobre urbanismo de género, realizadas a mujeres de edades entre dieciocho y cincuenta años. Estas encuestas se llevaron a cabo para conocer de primera mano los problemas que sienten las mujeres en su día a día en los desplazamientos por la ciudad y en el uso que hacen del espacio público.

Las palabras más destacadas serán analizadas en su contexto geográfico y gracias a la base de datos facilitada se podrá conocer la fecha en la que fueron emitidos los tweets que contengan dichos términos. Cabe destacar que este trabajo de búsqueda se realiza analizando palabras de manera manual.

Así se podrá conocer si existe alguna relación entre la temática del tweet y la fecha de emisión de dicho tweet.

ANÁLISIS Y RESULTADOS

Resultados de la Investigación

Para acercarnos a la realidad urbana del barrio de los Ángeles, se usa la red social de **Google Places** para conocer las actividades y usos comerciales existentes. La propia base de datos de la red social ya otorga unas categorías comerciales o “types”, donde clasifica la actividad comercial de cada una de las entradas de datos. Estas categorías no vienen predefinidas en ningún archivo de datos manipulable, por lo que se va a proceder a realizar una reclasificación de las categorías que obtenemos de Google Places según las categorías de Foursquare, las cuales si vienen predefinidas en datos manipulables.

De todas las categorías, se procede a seleccionar aquellas que pueden afectar más a la configuración del espacio urbano (*Figura 6*). Como la reclasificación anterior, esta selección categórica se realiza a mano y, de este proceso resultan, las categorías siguientes.

Food - Outdoors & Recreation - Professional & Other places - Shop & Service - Travel & Transport,

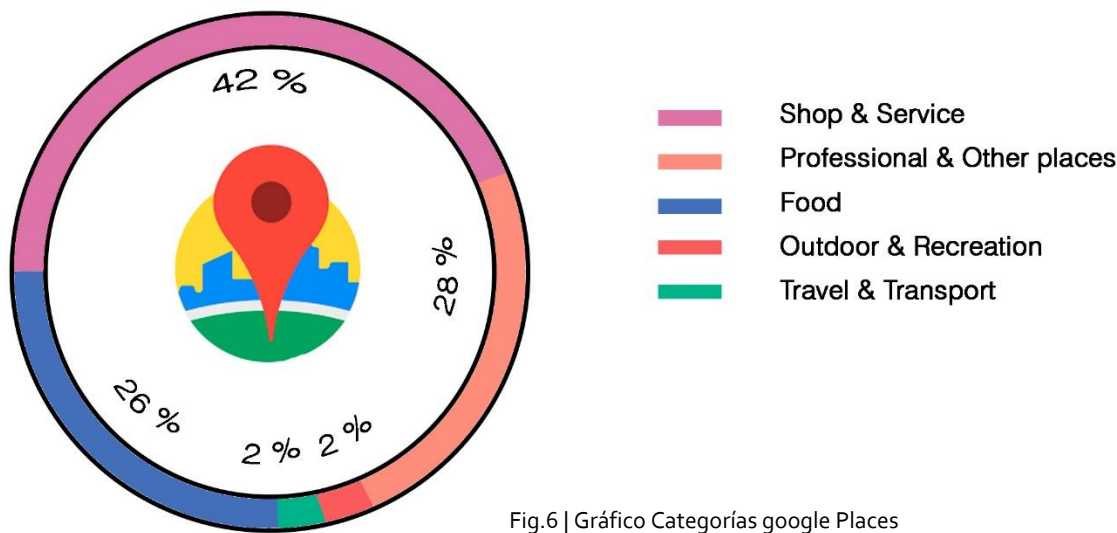


Fig.6 | Gráfico Categorías google Places
Fuente: Elaboración Propia

El volcado de información deja entrever, como se muestra en la *Figura 7.1*, como en el entorno del ámbito de estudio predominan las categorías “Food”, “Shop & Services” y “Professional & Other Places”.

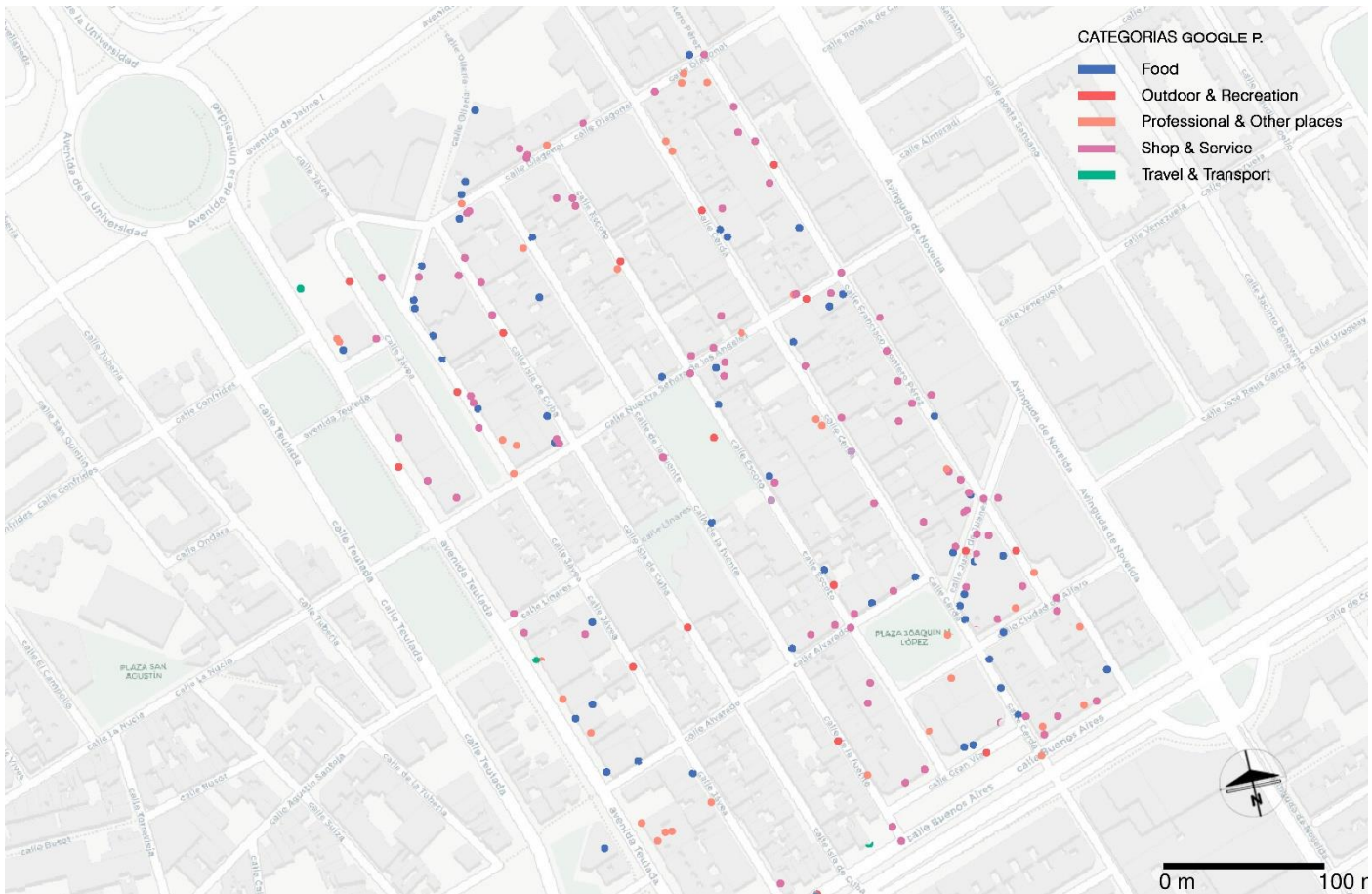


Fig.7.1 | Categorías Google Places
Fuente: Elaboración Propia | Datos: QGIS

Esta reclasificación se realiza para poder comparar la información obtenida de **Google Places** con la obtenida de **Foursquare**, de tal forma que las categorías que obtenemos de Google Places se compararan con el número de usuarios registrados en Foursquare (*Figura 7.2*), entendiendo que el campo de Foursquare de “Users” guarda relación con el resto de categorías de Google Places. Se utiliza el número de usuarios y no el del check-ins porque interesa saber cuántos usuarios únicos hay registrados en cada establecimiento, y no cuantos check-ins en total se han realizado (por uno o más usuarios) en estos lugares.

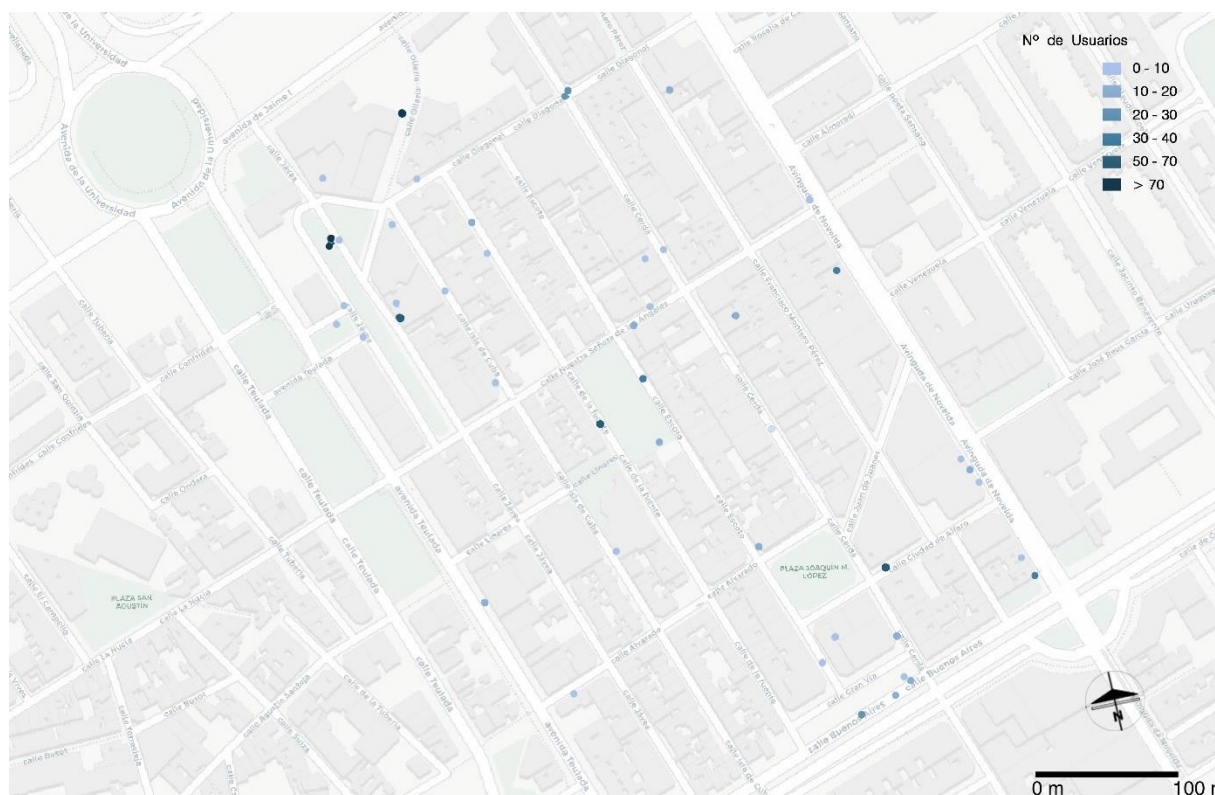


Fig.7.2 | Numero Usuarios Foursquare
Fuente: Elaboración Propia | Datos: QGIS

Este campo por sí solo no revela ninguna información relevante más allá del número de personas que han realizado una entrada en una geolocalización determinada. Por esa razón la información útil que nos va a proporcionar este campo va a surgir de la relación con las categorías de Google Places. Así podremos analizar y determinar que categorías son las más exitosas, que serán aquellas que lógicamente tengan una mayor afluencia de público.

Para poder comprar la información que obtenemos del campo de “Users”, se ha realizado un análisis de los datos, verificando que la información que aportaba el campo “Category” de Foursquare, coincide con la información que aporta el campo “types” de Google Places, el cual se ha reclasificado a mano.



Fig.7.3 | Comparativa Google Places / Foursquare
Fuente: Elaboración Propia | Datos: QGIS

Al superponer las capas de información de las dos redes sociales, como se muestra en la *Figura 7.3*, se puede observar hay seis lugares que destacan sobre el resto. Esto es debido al número de usuarios registrados en esos lugares. Estos lugares son, de mayor a menor número de usuarios, los siguientes:

- *Food*: Tea Room Luz de Luna 94 Users
- *Outdoors & Recreation*: Centro Deportivo Furyo 60 Users
- *Food*: Cafetería Si o Si 56 Users
- *Food*: Cervecería/Cafetería El Pitarí de los Ángeles 54 Users
- *Outdoors & Recreation*: Pista de Fútbol Pública 39 Users
- *Food*: Cervecería/Cafetería MINGOT35 Users

Se observa una cierta predominancia del sector Hostelero por encima del resto de categorías que tiene el campo “types” de Google Places, salvo las dos excepciones, que son la de un centro deportivo y el campo de futbol público con el que cuenta el barrio de los Ángeles, lo cual es algo característico puesto que la categoría de *Outdoors & Recreation* solo representa un 2% de la actividad que se refleja en los datos de Google Places.

Una vez conocidos los seis lugares más populares de nuestra zona de estudio vamos a analizar que sucede en esos espacios y cómo está conformado el espacio urbano, así como si se trata de un espacio inclusivo o, por el contrario favorece la desigualdad, propiciando falta de seguridad, problemas en la movilidad...etc. lo que afecta a la manera de apropiarse del espacio público y a la forma de darle uso a ese espacio.

Espacio 1- Área de influencia Tetería Luz de Luna



Fig. 8.1 | Vista Aérea Calle Ollería
Fuente: Google Earth

En el entorno de este espacio, definido en un círculo de 100m (*Figura 8.1*), se encuentran tres tipos de esquemas viarios diferenciados. Por un lado el que corresponde a la situación de la Tetería en la calle Ollería, de 12m de ancho, peatonal, bien pavimentado, dispone de arbolado en el centro lo que confiere un ambiente relajado, atractivo, conciliador, donde se posibilita el uso de estancia, reunión, intercambio social, invita a la estancia en las terrazas de los bares existentes. Se puede considerar como un viario inclusivo, tanto niños, como mujeres, o personas mayores tienen la posibilidad de relacionarse entre ellos.

El espacio público cuenta con luminarias en fachada, y el arbolado central que ofrece sombra al espacio y potencia la actividad durante el día, es posible que reduzca la luminosidad por la tarde y noche al encontrarse en una cota igual o más alta que parte de la copa de los árboles. Y reduce la luminosidad.

Habría que modificar el sistema de iluminación para mejorar la calidad del espacio nocturno.

Observaciones personales

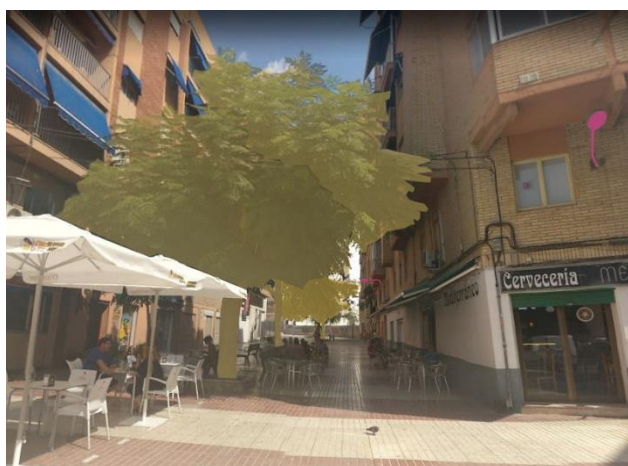


Fig.8.2 / 8.3 | Calle Ollería
Fuente: Google Street View

La **Calle Ollería** (Figuras 8.2/8.3), cruza hacia el sur con la **Calle Diagonal** (Figuras 8.4/8.5). Esta calle es estrecha, con aceras de poca dimensión, aparcamiento lateral y tránsito de vehículos en el centro. Con dificultad para cruzarse dos personas por la misma acera, puede decirse que hace difícil la convivencia, la visibilidad del peatón es escasa, se dificulta la relación visual. Hay comercio minorista de barrio, pero no invita a la estancia o al paseo durante el trayecto mientras se va a alguna tienda.

La densidad residencial es alta. La iluminación del barrio es de fachada está ubicada en un solo lado de la calle. Es una iluminación alta y posiblemente escasa. Válida para el tráfico, pero poco adecuada para la actividad urbana que permitiera integrar a los vecinos.

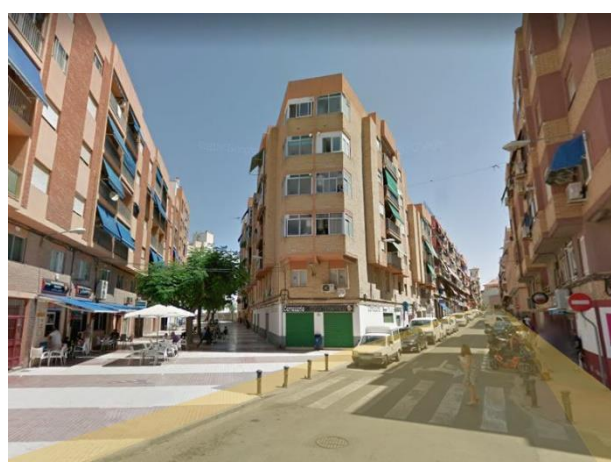


Fig.8.4 | Cruce Calle Ollería con Diagonal
Fuente: Google Street View

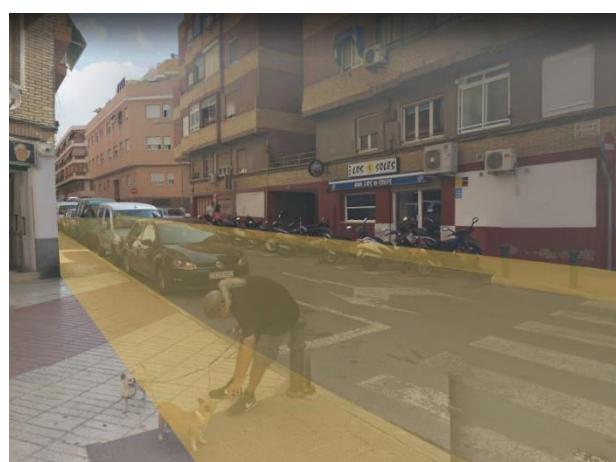


Fig.8.5 | Calle Diagonal
Fuente: Google Street View

En la parte norte de la calle Ollería se encuentra la **Avenida Jaime I** (Figuras 8.6/8.7). Se trata de un viario de gran dimensión con una gran zona central con vocación de parque. De tráfico rodado a velocidades altas, aceras anchas y carril bici. Aunque esta amplitud pudiera favorecer la conexión urbana de este espacio con el resto de la ciudad e invitar a los desplazamientos peatonales y en bicicleta, el peatón no cuenta necesariamente con elementos a escala humana que le permitan realizar un trayecto cómodo bajo la sombra. En el encuentro con la calle Ollería aparecen dos vacíos en la manzana sin ocupar lo que en la actualidad confiere un aspecto de abandono, pero no por ello la calle Ollería su pierde calidad inclusiva, con espacios amplios destinados al peatón y actividad económica en los bajos de la edificación.



Fig.8.6 | Calle Ollería
Fuente: Google Street View



Fig.8.7 | Avenida Jaime I
Fuente: Google Street View

Espacio 2- Centro Deportivo Furyo

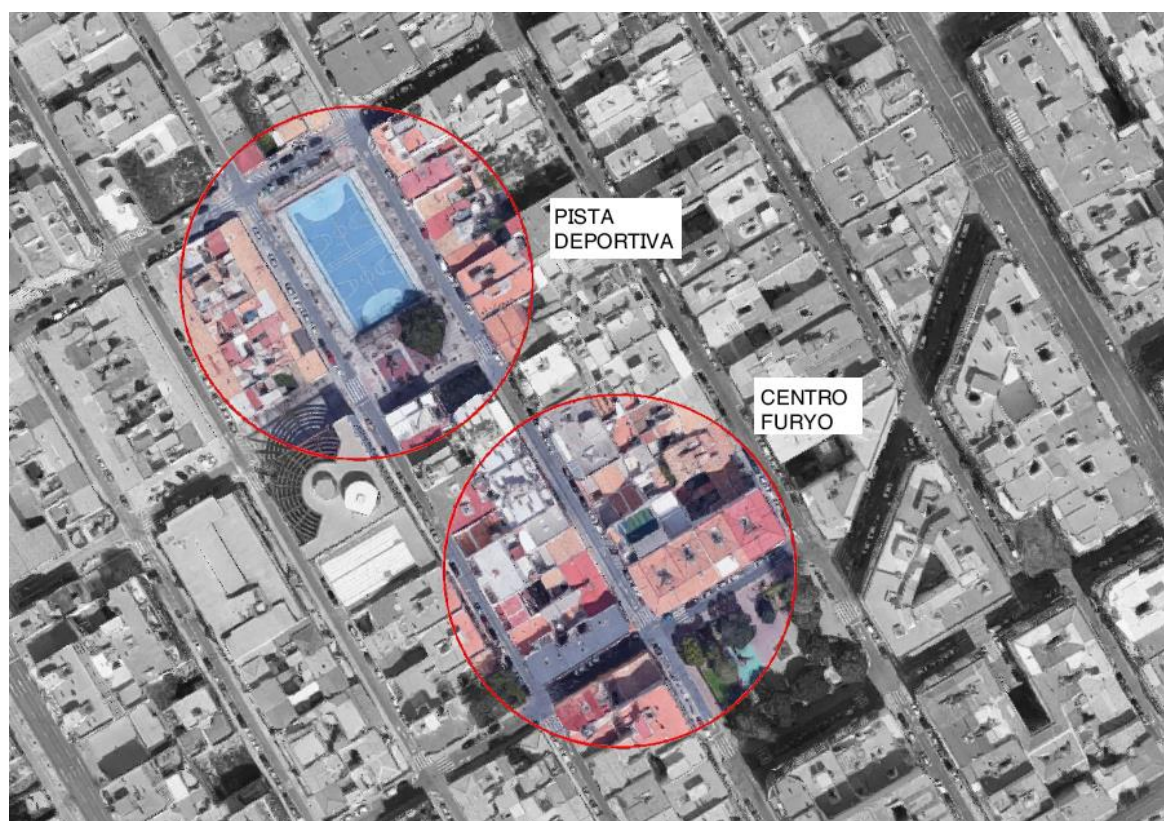


Fig.9.1 | Vista Aérea Calle Escoto
Fuente: Google Earth

Este centro se encuentra en la calle Escoto (*Figura 9.1*) y en un entorno próximo de radio 50m encontramos la calle Cerdá, la Calle Alvarado, la Plaza Joaquín María López. Se trata de un viario en trama ortogonal. Calles estrechas, aceras estrechas, calzada para vehículos en una sola dirección y aparcamiento en línea junto a una de las aceras. Carácter básicamente residencial, poca actividad comercial. Sin embargo, el centro deportivo es un referente social en este espacio. La actividad potente se ve reflejada sobre todo en el centro social Isla de Cuba, en las pistas deportivas que se encuentran próximas al mismo, y en la Plaza de Joaquín María López.

La sección del viario de la **Calle Escoto** (*Figuras 9.2/9.3*), es deficiente, calles estrechas, sin árboles, edificios con diferentes alturas, hasta 4 plantas algunos de ellos. Poca visibilidad en el plano horizontal que limita el sentimiento de seguridad. Aceras estrechas que no favorecen la movilidad y el intercambio social. Las personas mayores, personas con limitaciones físicas y niños tienen complicado el paseo por las calles.

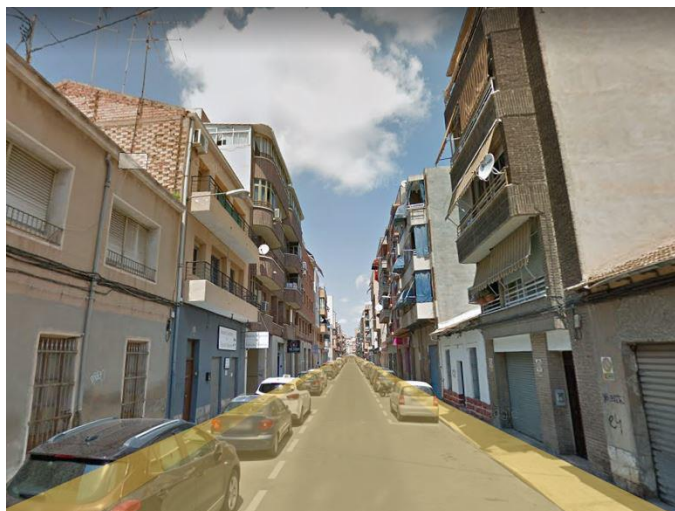
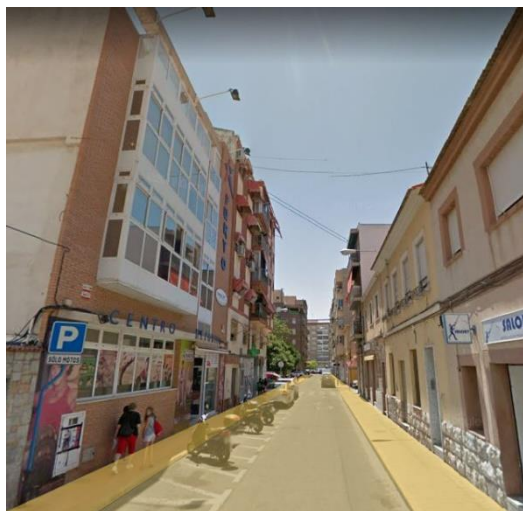


Fig.9.2 / 9.3 | Calle Escoto
Fuente: Google Street View

La **Plaza Joaquín María López** (Figuras 9.4/9.5), es el lugar de reunión, es el sitio que destaca positivamente del entorno que circunda el Centro Deportivo. Se trata de una plaza de planta cuadrangular rodeada de edificación, conformada por cuatro calles que la bordean. Accesible a través de una de las calles que enrasa calzada y aceras, sin bordillos. En esta calle, acceso principal de la plaza, sería recomendable la desaparición del coche, que facilitaría el acceso y mejoraría la movilidad. La plaza cuenta con espacios verdes ordenados, con arbolado, pavimento rígido, agua, zona de juego de niños, características que lo hace un buen lugar de encuentro, un lugar integrador. Una iluminación con farolas de poca altura le aporta confort, buena visibilidad y seguridad al viandante.

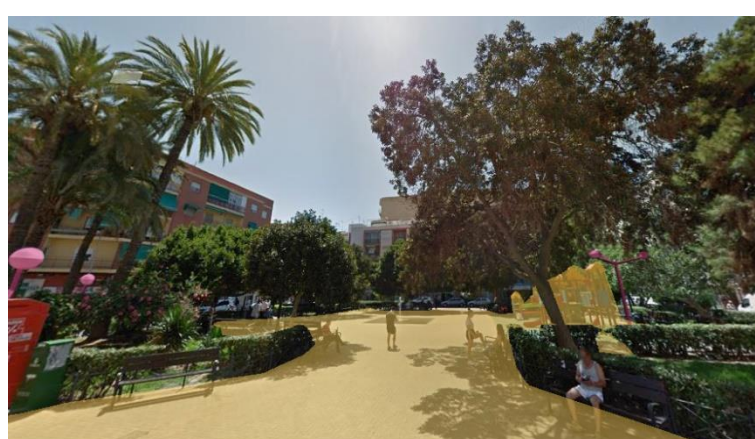
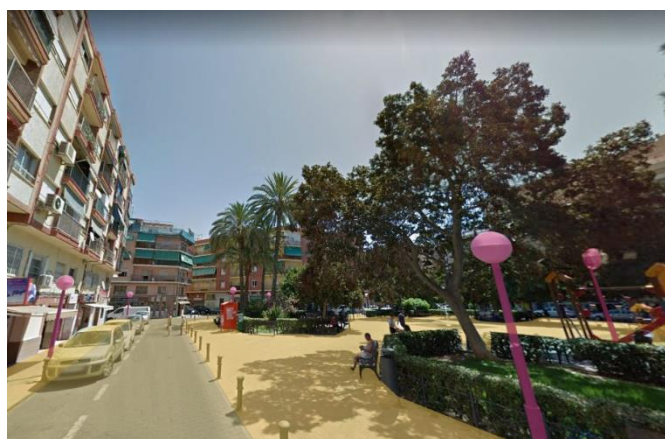


Fig.9.4 / 9.5 | Plaza Joaquín María López
Fuente: Google Street View

El **Centro Social Isla de Cuba** (Figura 9.6), como espacio socializador y dinamizador de la comunidad es a nivel urbano un referente. Se encuentra enfrente del Centro de Salud Los Ángeles. El Centro Social interviene en el viario en la zona de su acceso aunque sin crear un espacio participativo, simplemente aporta una zona amplia para el deambular de la gente que entra y sale, pero sin aprovechar la ocasión para aportar un espacio enriquecedor.

El Centro de Salud se limita a resolver su acceso dentro de la delimitación de sus fachadas encerrándose en sí mismo. Habría sido una buena oportunidad para trabajar la ciudad aportando soluciones más inclusivas, creando espacios de reunión, espera, previos a los accesos a dichos edificios.

Observaciones personales



Fig.9.6 | Centro Social Isla de Cuba
Fuente: Google Street View

Aportan mucho más, socialmente hablando las pistas deportivas (*Figuras 9.7/9.8*), próximas a estos edificios, que si posibilitan la integración y favorecen movimientos más igualitarios. Son accesibles, la participación deportiva se ve favorecida por zonas de espectadores en las propias pistas y perimetralmente las aceras cuentan con bancos y arbolado, una zona amplia de juego de niños permiten la estancia para, mirar, lo que sucede dentro y fuera de las pistas.



Fig.9.7 | Pistas Deportivas Públicas
Fuente: Google Street View



Fig.9.8 | Pistas Deportivas Públicas
Fuente: Google Street View

Espacio 3- Cafetería Sí o Sí



Fig.10.1 | Vista Aérea Calle Jávea
Fuente: Google Earth

El espacio urbano alrededor de la Cafetería Si o Si (*Figura 10.1*), es un espacio próximo al que se analizó previamente, adyacente a la Tetería Luz de Luna, pero es claramente diferenciado. Su ubicación en la **Calle Jávea** (*Figuras 10.2, 10.3*) como viario lateral del **Bulevar Teulada** hace que la imagen urbana sea distinta. La calle Javea tiene 27m de ancho con un doble viario para vehículos y un paseo central. Las aceras son más anchas que en el interior del barrio de Los Ángeles. Se sitúa en una zona de expansión, nuevas edificaciones, nuevo trazado de calles, por tanto nuevo resultado. La sección viaria es más amplia, con más luminosidad, mejor visibilidad, lo que aporta, previsiblemente, más seguridad en cuanto a la movilidad de las personas. Conviven coches y peatones, pero con la misma densidad de tráfico y con una mayor dimensión del viario el espacio para el peatón. Existe arbolado, iluminación en báculos. Y en la zona central se sitúan bancos y jardineras de protección con el paso de vehículos.

Este espacio se considera como una mejora para la integración y convivencia de los vecinos con respecto al trazado antiguo del barrio.

Observaciones personales



Fig.10.2 / 10.3 | Calle Jávea
Fuente: Google Street View

En el cruce de las calles **Ollería**, **Diagonal** y **Javea** se forma una plaza triangular (*Figura 10.4*) dotada de zona verde, que supone el comienzo de la calle peatonal Ollería. Un espacio de estancia y mejora del entorno de la calle Diagonal, que es, más estrecho y restrictivo en cuanto a movilidad.



Fig.10.4 | Cruce Calle Ollería, Diagonal y Jávea
Fuente: Google Street View

La proximidad del **Boulevard Teulada** (Figura 10.5), hace que el tráfico ligero se desplace hacia ese viario, y a su que la conexión con la ciudad sea fácil a través del transporte urbano que tiene paradas en el mismo eje, facilitando la movilidad del ciudadano. El centro del bulevar es un gran paseo con zonas verdes lo que mejora el aspecto medioambiental del barrio.

Se puede decir que estos espacios son inclusivos, donde tanto niños, como mujeres, y personas mayores tienen la posibilidad de relacionarse entre ellos, aunque siempre han de atravesar el espacio de tráfico vehicular.



Fig.10.5 | Avenida Boulevard Teulada
Fuente: Google Street View

La calle a espaldas de la cafetería Si o Si es la calle **Isla de Cuba** (Figura 10.6), y aquí se repite el esquema generalizado del barrio de Los Ángeles, que fue diseñado para viviendas de planta baja, y que en la actualidad tiene edificios de hasta 4 alturas con voladizos, lo que para un ancho de viario de 8m, con paso y aparcamiento en línea de vehículos hace que tenga aceras muy estrechas, poca visibilidad, difícil movilidad, poca seguridad vial, con accesibilidad limitada y por tanto poco inclusivo.



Fig.10.6 | Calle Isla de Cuba
Fuente: Google Street View

Espacio 4- Cervecería Cafetería El Pitari de Los Ángeles



Fig.11.1 | Vista Aérea Calle de la Ciudad de Alfaro
Fuente: Google Earth

Cerca del Centro Deportivo Furryo en la **Plaza Joaquín María López** se encuentra la Cervecería El Pitari de Los Ángeles (*Figura 11.1*). Una acera con dimensiones adecuadas, un aparcamiento en línea a un lado de la calzada, separa la edificación del interior de la plaza.



Fig.11.2 | Plaza Joaquín María López (a la izquierda el Pitari).
Fuente: Google Street View

La Plaza es el lugar de reunión, es el sitio de encuentro que podría decirse que supone una mejora con respecto al resto de espacios públicos del barrio. Se trata de una plaza de planta cuadrada rodeada de edificación, conformada por cuatro calles que la bordean. Accesible a través de una de las calles que enrasa calzada y aceras, sin bordillos. (Figura 11.2)

La peatonalización total del espacio de la plaza mejoraría la movilidad.

Observaciones personales

La Plaza tiene espacios verdes ordenados, con arbolado, pavimento rígido, agua, zona de juego de niños, lo que lo hace un buen lugar de encuentro, un lugar integrador. Iluminación con farolas de poca altura le aporta confort, buena visibilidad y seguridad al peatón.

En el entorno se encuentran diferentes tipologías de calles. La calle **Cerda** (Figura 11.3), de aceras estrechas, con aparcamiento a un lado, la calle **Ciudad de Alfaro** (Figura 11.4) más ancha, con aparcamiento en ambos lados de las aceras de 1,80m de ancho. Calle más accesible pero el doble aparcamiento dificulta la movilidad.

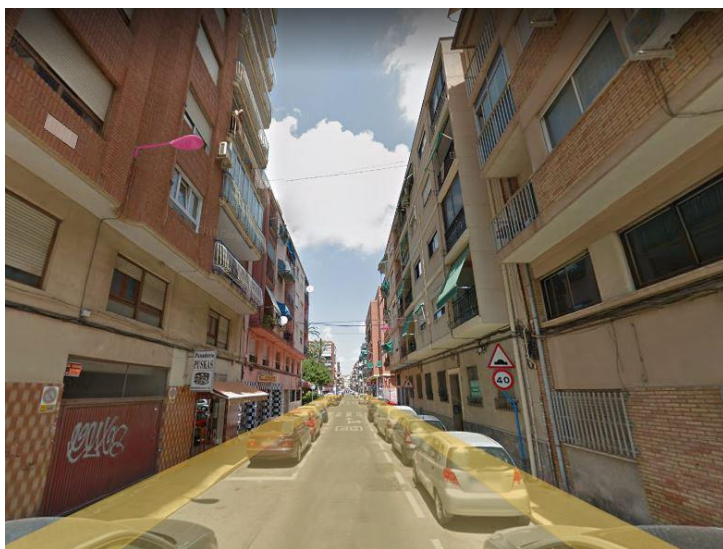


Fig.11.3 | Calle Cerda
Fuente: Google Street View



Fig.11.4 | Calle Ciudad de Alfaro
Fuente: Google Street View

La calle **Gran Vía** (Figura 11.5), junto a la calle **Santa Pola** (Figura 11.6), conforman un amplio espacio entre fachadas de edificios. Contienen gran cantidad de tráfico, constituyen un buen corredor de la ciudad pero suponen una barrera perceptual para el peatón. Configuran la frontera del barrio de Los Ángeles. El coche invade el barrio, dificulta la movilidad y visibilidad, ocupa gran parte de la superficie en cota cero reduciendo las posibilidades del peatón. Lo hace más inseguro, poco confortable y poco agradable de recorrer, y por ello más excluyente. Existe algo de comercio minorista pero con dificultad de acceso. No hay proporción entre la densidad de ocupación residencial y la de viarios y espacios libres ajardinados. No es el espacio apropiado para la conciliación de trabajo exterior y trabajo interior, ocio, esparcimiento, relaciones sociales.

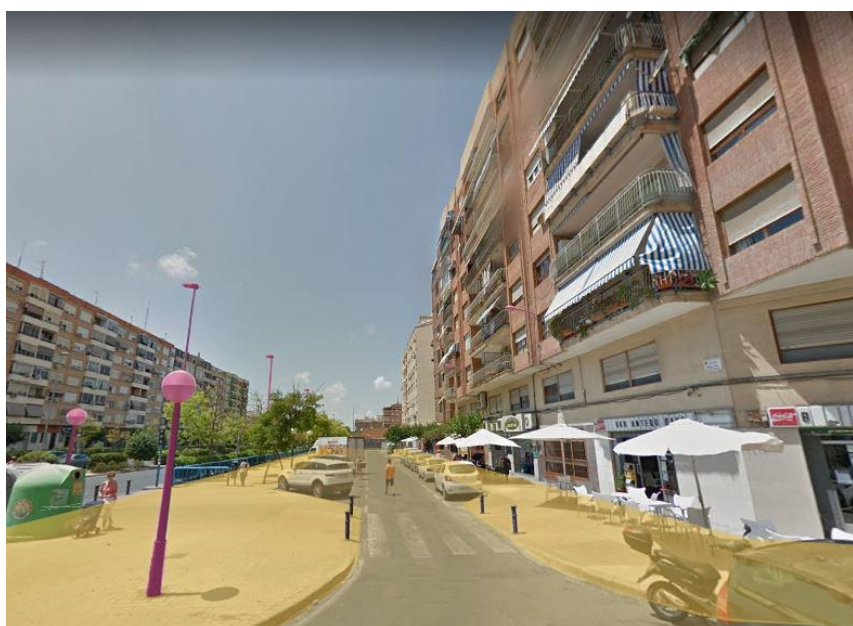


Fig.11.5 | Calle Gran Vía
Fuente: Google Street View



Fig.11.6 | Cruce Calle Cerdá/ Calle Santa Pola
Fuente: Google Street View

Espacio 5- Cervecería Mingot



Fig.12.1 | Vista Aérea Avenida de Novelda

Fuente: Google Earth

El espacio urbano donde se ubica la **Cervecería Mingot** (Figura 12.1) es un punto frontera. La Avenida Novelda esquina con calle Colombia cierran el barrio de los Ángeles. Con calles anchas, La **Avenida Novelda** (Figura 12.2) conecta al municipio de San Vicente del Raspeig con Alicante. A su vez la Calle **Colombia** conecta el Poligono Babel con Vista Hermosa, es un primer cinturón de la ciudad. Vías de tráfico rodado intenso, con buena conexión de transporte municipal. El viario cuenta con 4 carriles de tráfico rodado, sin aparcamientos y aceras de 1,50m. Gran densidad de población. Podría decirse que la relación social en esta zona presenta dificultades de movilidad, los recorridos peatonales transcurren por aceras no muy anchas, sin protección frente a la calzada y sin arbolado.



Fig.12.2 | Avenida de Novelda

Fuente: Google Street View

En la esquina de la Calle **Colombia** con la **Avenida Novelda** (Figura 12.3), se ensancha la acera y existe arbolado, aunque en poca cantidad y de manea muy concentrada. Un espacio parecido aparece en la calle de la **Ciudad de Alfaro**. Espacios con arboles y bancos, alguna terraza de bar, pero la agresividad de los dos viarios principales con una fuerte intensidad de tráfico rodado no posibilitan que el espacio sea atractivo para las minorias mas desfavorecidas y dependientes.



Fig.12.3 | Cruce Calle Colombia/ Calle Novelda

Fuente: Google Street View

No se propician las relaciones inclusivas, el espacio no se vislumbra como seguro para los mas debiles, es agitado. En general, son escasos los espacios de convivencia al exterior.

En un entorno medio hay equipamiento escolar y oficinas del Ministerio de Defensa (Figura 12.4), que mejoran actividad en la zona aunque no por ello significa que se mejora la convivencia interna del barrio. Las dotaciones generan actividad y aunque, puntualmente, incrementan la actividad que se produce en el ámbito, no siempre se integran participando del espacio público próximo o participando de la mejora de la convivencia social.



Fig.12.4 | Cruce Calle Colombia

Fuente: Google Street View

Inicialmente, pareciera que de los datos obtenidos de **Twitter**, no es posible llegar a resultados concluyentes en cuanto al tipo de usuarios que están presentes en el espacio, por ejemplo, no se ha podido distinguir si los mensajes generados desde el espacio público, se han compartido por personas residentes del barrio, por trabajadores o por visitantes.

No existe una gran diferencia entre el N° de Tweets realizados entre semana y los realizados el fin de semana y tampoco existe una gran diferencia entre los Tweets realizados en horario diurno y los realizados en horario nocturno, como se puede observar en la *Figura 13*. Sin embargo, el análisis temporal de los tweets y sus temáticas ha permitido comprobar que la actividad reflejada en esta red social incrementa, en el caso de la ciudad de Alicante y más concretamente del barrio de los Ángeles, en épocas de fiestas locales y nacionales.

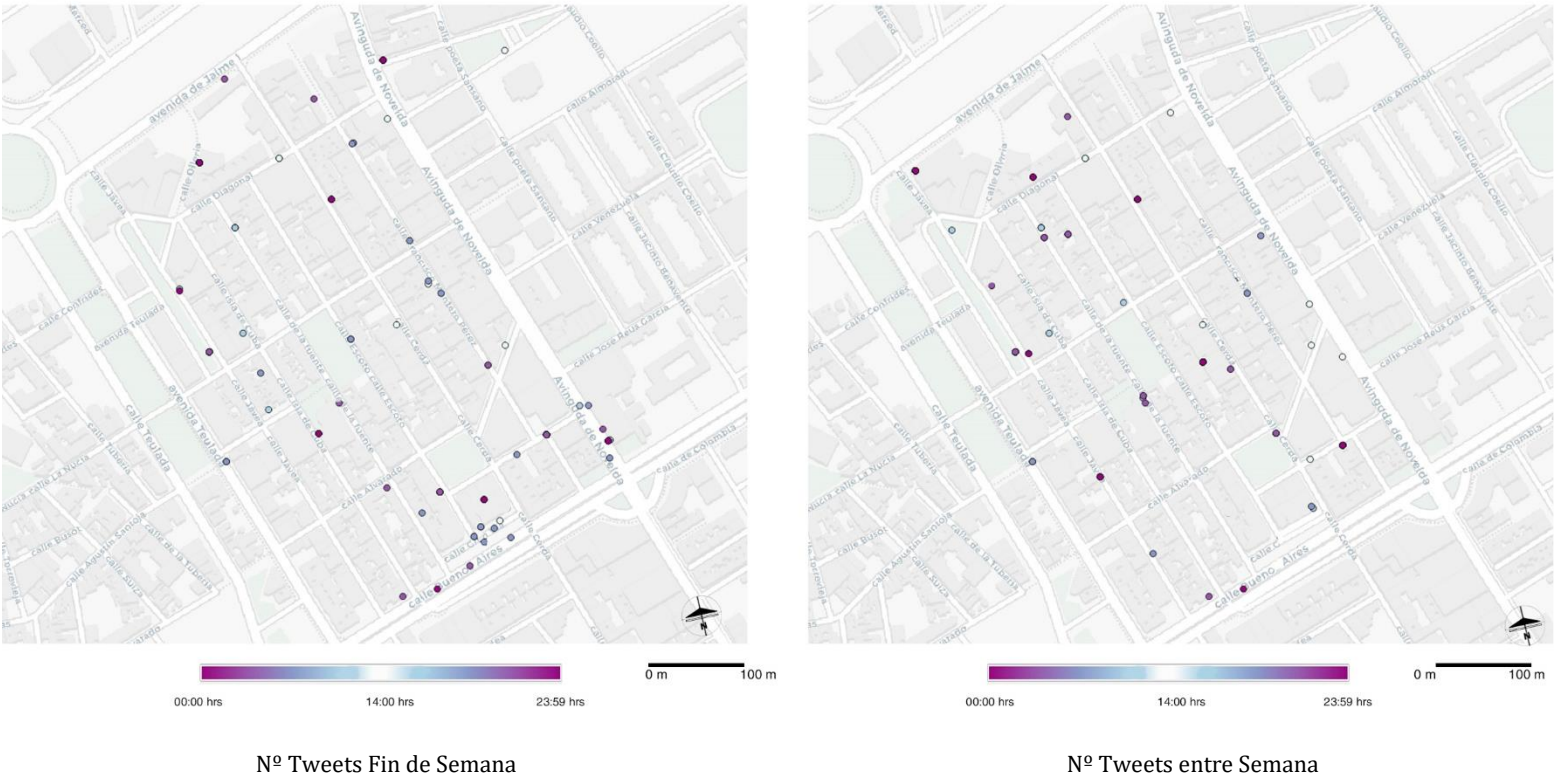


Fig.13 | Relación Tweets/días
Fuente: Cartográfica QGIS

[illegible]

ENCUESTA



Datos extraídos de las encuestas sobre urbanismo de Género

Del análisis con la nube de palabras (*Figuras 14 y 15*), como se puede observar hay palabras que destacan sobre el resto, como bar, mujer, spain (que lo desecharemos por ser un hashtag que no ofrece demasiada información y que es muy recurrente en los tweets), noche, bikini, amiga, crime, amiga, bad, club, penas y vida entre otros. Cada uno va a ser considerado con una categoría.

Para comprender en qué situación se realizaron esos tweets se analizan las fechas en las que fueron creados, de esta manera se puede comprobar si están asociados a algún tipo de festividad o momento histórico y así comprender si existe alguna relación entre la temática del tweet y la fecha en la que se publicó.

Si analizamos los tweets que contiene la palabra **BAR** (*Figuras 16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.5*), es escasa la información sobre el barrio de los Ángeles debido a que dichos tweets no hablan de los bares del barrio sino de bares de ocio nocturno o de restauración de Alicante y San Juan.



Fig.16.1 | Temática BAR



Fig.16.2 | Temática BAR



Fig.16.3 | Temática BAR

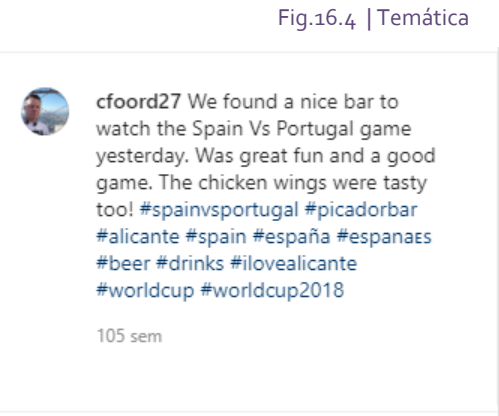


Fig.16.4 | Temática

Observando la edad media de las personas que twitteen podemos deducir que la edad media que oscila entre 40 y 50 años, por lo que la población que genera actividad en Twitter en el barrio de los Ángeles es una población, en general adulta. Se intuye que, al tratarse de un barrio alejado del centro, la población joven seguramente se encuentra en zonas más cercanas al centro, por lo que cada vez la edad media de la población del barrio es mayor.

Por el contrario, la palabra **MUJER** (*Figuras 17.1, 17.2, 17.3, 17.4*), sí que muestra una información muy relevante para el presente trabajo. Los tweets que contienen esta palabra, están en su mayoría, descartando algún tweet que es personal, relacionado con el Día de la Mujer, tanto tweets personales como de instituciones públicas haciendo mención tanto a dicho día como a actividades relacionadas con el movimiento feminista.



Fig.17.1 | Temática MUJER

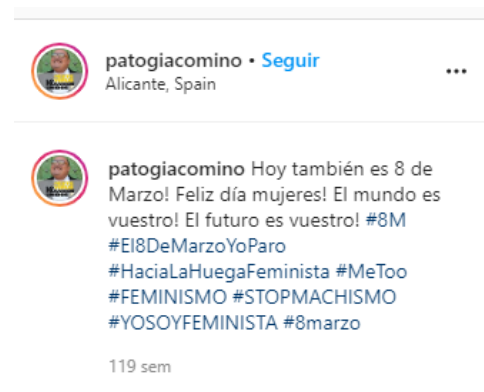


Fig.17.2 | Temática MUJER



Fig.17.3 | Temática MUJER

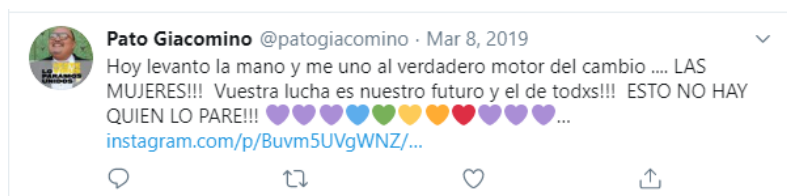


Fig.17.4 | Temática

Esto nos muestra que si existe una conciencia feminista en el barrio, lo que es importante debido a que, en la hipótesis de partida y por observación personal, el barrio no es precisamente inclusivo.

Esta información es muy importante para poder comprender el pensamiento que tiene la población que reside en el barrio y cómo reaccionarían ante un posible cambio en el diseño del espacio urbano, ya que la participación social ha de ir e la mano de la planificación urbana.

Lo que ocurría con los tweets que contenían la palabra “Bar” es similar a lo que ocurre con la palabra **NOCHE** (Figuras 18.1, 18.2, 18.3, 18.4,18.5, 18.6), la mayoría de los tweets hacen referencia a locales fuera del barrio de los Ángeles, ya que el barrio no cuenta con locales de ocio nocturno, con la excepción de que aquí aparece la festividad de las Hogueras de San Juan, muy popular en Alicante, por lo que un gran número de tweets se referirán a dicha noche.

De esta temática de tweets la información que se extrae, es que, en general, Alicante es una ciudad con mucha vida nocturna. Existe una gran diversidad de oferta de ocio, por lo que es una ciudad muy atractiva para los turistas extranjeros.



Fig.18.1 | Temática NOCHE



Fig.18.2 | Temática NOCHE



Fig.18.3 | Temática NOCHE

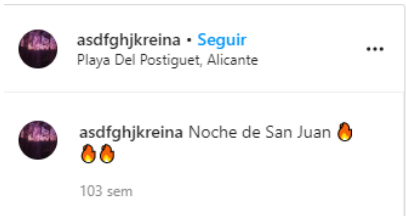


Fig.18.4 | Temática NOCHE



Fig.18.5 | Temática NOCHE



Fig.18.6 | Temática

Esta categoría se podría agrupar con la temática de **CLUB** (Figuras 19.1, 19.2, 19.3, 19.4 19.5, 19.6), ya también está relacionada con el ocio nocturno de la ciudad de Alicante. Es por ello que se decide visualizar las dos categorías juntas.



Fig.19.1 | Temática CLUB



Fig.19.2 | Temática CLUB

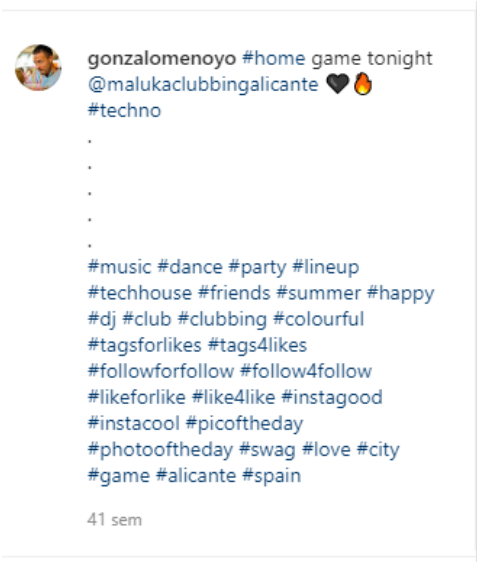


Fig.19.3 | Temática



Fig.19.4 | Temática CLUB



Fig.19.5 | Temática

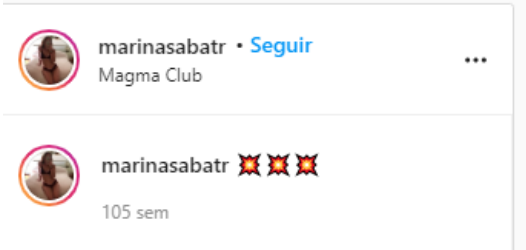



Fig.19.6 | Temática CLUB

 **Tatiana Erzisnik** @TatianaErzisnik · Jan 25, 2019
Gorgeous day! 67F, 19C. Not bad for a winter day in Alicante!
[#beautifulday](#) [#sunnyday](#) [#winterweather](#) [#alicante](#) [#blueskies](#) [#spain](#)
[#gorgeousday](#) [#juanmaesparcia](#) [#notacloudinthesky](#) [#friday...](#)
[instagram.com/p/BtDwqfTgzY4/...](https://www.instagram.com/p/BtDwqfTgzY4/)

 **MACA** ❤️ @macarenalbert20 · Dec 6, 2018
Caroline, don't you see that
I want you to be my
Bad thang, fine as hell, thick as fuck
Oh my god, that's my baaaby
🔪🔪🔪 @Alicante, Spain [instagram.com/p/BrDM2dxAbdc/...](https://www.instagram.com/p/BrDM2dxAbdc/)

 **niklasedin**  Not too bad this! 🇪🇸 🏃
#Spain #vacation #summertraining
#running


 stib3rg If you think your the center of the world, you're gonna have a bad time. #truewords #truewordsspoken #truewords 🧐 #comedowntotheearth #comedown #sunglasses #sunglasses 😎 #sunglassess #sunglasses 🕶️ #sunglassesfashion #alicante #spain #spaines #spaintravel #travel #travelblogger #travelblogger #traveller #travels #stiberg #stib3rg

Fig.20.1 - 20.5 | Tweets Publicados
Fuente: TWITTER | Hashtag: BAD

La siguiente categoría es la de **BIKINI** (*Figuras 21.1, 21.2, 21.3, 21.4*), esta categoría sólo está presente en los tweets emitidos durante unos pocos meses. Debido a que hace referencia sobre todo a épocas estivales. La información que se puede extraer de esta categoría carece de importancia para el presente trabajo.



Fig.21.1 | Temática BIKINI



Fig.21.2 | Temática BIKINI



Fig.21.3 | Temática BIKINI



Fig.21.4 | Temática BIKINI

Fig.21.1 – 21.4 | Tweets Publicados

Fuente: TWITTER | Hashtag: BIKINI

Igualmente las categorías de **BESAR, CRIME, VIDA o AMIGA** (*Figuras 22.1 – 23.1*), no se muestran relevantes para el propósito del trabajo.

Son categorías algo subjetivas por lo que la mayoría de tweets son personales, sobre alguna experiencia, vivencia personal o algún momento memorable.

Esta información no muestra apenas vinculación con el estado físico del espacio urbano o los comportamientos de los ciudadanos, por lo que no aporta ningún dato de interés, ya sea sobre la configuración urbana o del tipo de residentes que hay en el barrio de los Ángeles.

Estas categorías son meramente un escaparate de la ciudad de Alicante, nos permite conocer las posibles actividades, planes, etc. que se pueden realizar en Alicante y las experiencias que la gente obtiene de ellas (Figuras 22.3, 22.6, 22.8). Pero es información personal por ello no se considera significativa.



Fig.22.1 | Temática

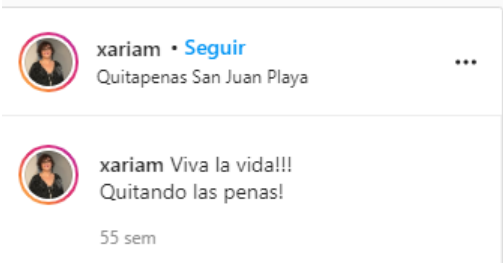


Fig.22.2| | Temática PENAS

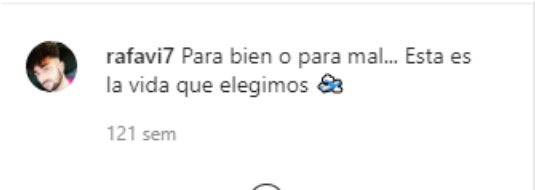


Fig.22.3 | Temática VIDA

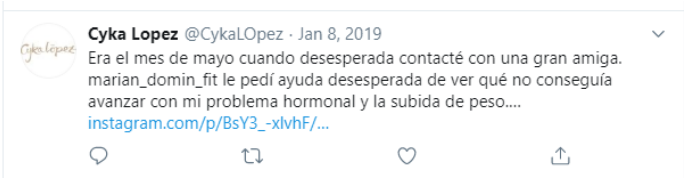


Fig.22.4 | Temática AMIGA



Fig.22.5 | Temáticas AMIGA



Fig.22.6 | Temática VIDA

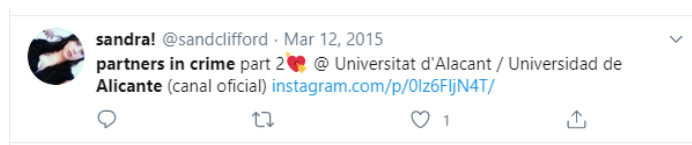


Fig.22.7 | Temática CRIME

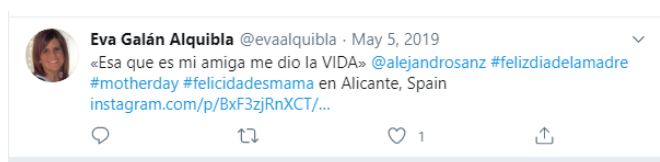


Fig.22.8 | Temática VIDA



Fig.22.9 | Temática CRIME



Fig.23.1 | Temática CRIME

Fig.22.6 – 23.1 | Tweets Publicados
Fuente: TWITTER | Hashtag: VIDA, AMIGA, CRIME

Ahora bien, mediante los datos obtenidos de Twitter y la comparación con los datos de la encuesta (*ver Anexo*) a partir de los Wordcloud, cabe añadir que el resultado obtenido de los datos de Twitter era el esperado debido al tipo de ciudad turística y nocturna que caracteriza a la ciudad de Alicante. También se ha podido comprobar, aunque de manera muy sutil que, efectivamente, en el barrio de los Ángeles existe una conciencia sobre la desigualdad de género. Existe un compromiso con el cambio y una voluntad para llevarlo a cabo.

La encuesta, a pesar de haber sido realizada a mujeres de fuera del barrio, pero si Alicantinas, refleja de una manera muy veraz, el problema que tiene la configuración del espacio urbano del barrio de los Ángeles, algo que no se puede visualizar solamente con los datos que obtenemos de Twitter.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Discusión

¿Cómo nos introducimos en el trabajo para acercarnos a esa ciudad de integración?, habría que centrarse ante todo en micro políticas de regeneración, de fomento de la convivencia social. Recoger a los nuevos sujetos definidos como participantes en esa nueva ciudad. El barrio debe de ser el elemento básico de organización para dar respuesta al tejido social inmediato, a cubrir las necesidades básicas de uso cotidiano. A partir de ahí ya se llegará a mayores escalas de intervención para planificar grandes urbes con condicionantes más globales.

Es importante contar con los puntos de vista de todos los sectores sociales, de toda condición, sexo, edad, raza, género. Habrá que integrar objetivos consensuados que reflejen la diversidad de la ciudadanía.

Nuevos conceptos e ideas se han de incorporar para conseguir un modelo organizativo, igualitario. El trabajo ha de ser entendido por igual en el ámbito productivo y en el reproductivo. Hay que eliminar la supremacía del valor fuera de la casa sobre las de dentro, dando prioridad al bienestar colectivo que implica la valoración por igual de los roles y del tiempo de dedicación al trabajo y a las “tareas” tanto de la mujer como del hombre. Compartir implica liberar tiempo de trabajo para poder dedicar tiempo a otras actividades. Una importante a nivel social es poder participar en las decisiones sociales del edificio, del barrio, de la ciudad, et.

Dentro de la participación ciudadana la incorporación de la mujer a la toma de decisiones en la planificación urbanística da una nueva visión de cómo han de ser los espacios, los barrios, las ciudades con un mayor grado de integración. La mujer utiliza de manera intensa los recursos de la ciudad, por lo , los conoce. Además, tradicionalmente es cercana a los dependientes y por tanto tiene una amplia visión de los aspectos que les afectan.

El primer paso es de información ya que en la actualidad no se llega a la implicación, por desconocimiento, de éstas en la participación en los movimientos urbanísticos. No siempre los movimientos vecinales representan a las mujeres que habitan en el barrio. Hay mucha resignación por parte de éstas a quedarse en casa para cuidar de los niños, o ancianos.

Una vez que se aproximen a la realidad de la ciudad con visión crítica se abrirán a desarrollar su creatividad y sus experiencias aportando nuevas claves para desarrollar la nueva ciudad.

Todo lo que sucede día a día en nuestras vidas, en el entorno social, y urbano aporta esas experiencias e influye en esa realidad de la ciudad en menor o en mayor grado.

En el momento actual nos hemos visto sacudidos por el fenómeno mundial de la pandemia del **COVID19**. El impacto es de tal envergadura que implica repensar comportamientos sociales, actitudes urbanas, propuestas de uso de la ciudad, etc., que nos han de llevar a nuevas maneras de planificar las ciudades. De planificar las ciudades.

Vivimos desde Marzo de 2020 una crisis global que afecta a toda nuestra forma de vivir que teníamos hasta ahora, y por tanto afecta a nuestros planteamientos de futuro. En el análisis que me ocupa sobre la necesaria atención a la incorporación de la mujer, de manera participativa e

igualitaria a la planificación urbanística, quiero revisar la afección social desde en clave de género de la realidad actual que ha provocado la pandemia generada por el coronavirus.

Interesa lo que escribe María López Belloso en su artículo “El género y la igualdad en tiempos del coronavirus” (año) (Belloso M. L., 2020), sobre que la mujer sufre un impacto superior al hombre. La crisis económica generada por COVID19 tiene un gran impacto en los sectores con altas tasas de empleo femenino, como son el sector servicios, educación, artístico y cultural. Además, el cierre escolar y los problemas surgidos en los centros de mayores ha provocado que las mujeres se vuelquen en la atención y cuidado a sus hijos y sus mayores, elevando la carga familiar y provocando un desequilibrio entre vida y trabajo, y eso a pesar de estar mejor posicionadas para el tele-trabajo que los hombres (según estudios realizados entre 2017 y 2018 por la Sociedad Alemana para el Género y la Salud) en cuanto a tiempo de dedicación a ese tele trabajo dado que ellas en general concilian desde su casa la vida laboral y las tareas del hogar, mucho más que los hombres.

El impacto por la enfermedad diferenciando géneros no ha sido suficientemente estudiado, no obstante se observa una menor presencia femenina en los órganos y comités donde se diseñan las estrategias para frenar el virus, y sin embargo son mayoría en la primera línea de la lucha contra la enfermedad desde puestos como sanitarias, limpiadoras, trabajos en supermercados, cuidadoras. . Lo que también les hace estar más expuestas.

El impacto emocional de la pandemia, según una encuesta de Kaiser Family Foundation hecha en 2020(año), parece mayor en las mujeres. Ven con más preocupación las consecuencias negativas del virus en cuanto a la salud de los suyos y la pérdida de ingresos. Ven su eslabón laboral más débil que el de los hombres.

Hay gente que concibe en esta crisis la oportunidad de redistribuir las labores domésticas y el trabajo en el espacio público, en parte porque el confinamiento ha obligado a cerrar éste y sus actividades y potenciar el uso del espacio privado. Este aspecto es previsiblemente positivo para que con la reactivación social tras la enfermedad podamos potenciar una distribución más igualitaria de los roles.

Es patente el vacío de los espacios urbanos a nivel mundial provocado por la enfermedad. Momento para observar, reflexionar y repensar la relación entre los distintos espacios, de trabajo, de ocio, de cultura, de deporte, de familia, etc. Sin duda habrá cambios de comportamiento social.

Es el momento oportuno para la incorporación de la mujer a los órganos de decisión de cómo organizar la convivencia. Las calles deberán permitir la libre circulación, habrá que liberar espacio, se deberá priorizar la lucha por la salud, la ciudad sana, por frenar el cambio climático. Habrá que diseñar estrategias que garanticen la protección de toda la sociedad, por lo que los colectivos más vulnerables habrán de estar representados.

Para concluir hay que destacar todo el movimiento feminista y su trabajo constante, que ha ayudado a proporcionar una visión crítica para poner en el centro de atención las desigualdades entre géneros, pero cabe añadir que queda mucho trabajo por hacer por parte de la sociedad y sobre todo desde el ámbito político que debe incorporar en sus instituciones una perspectiva de

género para la organización y planeamiento a cualquier escala de la ciudad, de esta manera conseguiremos ciudades y barrios más inclusivos, menos discriminatorios, donde exista una diversidad real. Así se podrá conseguir que el derecho a la ciudad sea un derecho para todas las personas por igual.

El potencial del feminismo en la detección y valoración de las dinámicas de violencia influye en las políticas urbanas. La información de los diferentes niveles de conciencia crítica de las mujeres es de gran utilidad para los agentes urbanos y sus estrategias de gestión.

La obtención de datos desde una a es variada, van relacionadas con el grado de simpatía o compromiso con los movimientos feministas. En función de esas respuestas se establecen diferentes grados para interpretar los problemas sociales de seguridad, de relación e de desigualdad. Esto supone una dificultad a la hora de identificar colectivamente el problema grupal, pero tener información es el camino de la eficacia para visibilizar conflictos. A partir de ahí la ciudadanía se pondrá en marcha para la mejora social y urbana en virtud de una ciudad mejor para todos y todas.

Conclusiones

A través del presente trabajo, se ha estudiado una nueva forma de análisis del espacio urbano. Se han utilizado múltiples fuentes de consulta que han permitido aproximarse a un mismo ámbito desde distintas perspectivas.

Fundamentalmente, la originalidad de este estudio se basa en la utilización de un tipo de información común. Esta información corresponde a unas bases de datos que se han formado por las diferentes personas que usan las redes sociales, por lo que es una información particular, variada. Gracias a las nuevas tecnologías las redes sociales están presentes en nuestro día a día y permiten la participación continuada de la ciudadanía en la construcción de una base de datos colectiva.

En este estudio se ha servido de tres redes sociales, Google places, Foursquare y Twitter, ya que son redes cuya información resulta de gran interés para conocer el funcionamiento de los espacios urbanos. Además, todas ellas cuentan con mecanismos de geolocalización, gracias a los cuales se puede generar una capa virtual de información georreferenciada con la que trabajar.

En estas redes hemos podido comprobar que existe una gran actividad comercial en la zona de estudio. Esta actividad, aunque mucha es de comercio minoritario, no está integrada en la planificación y configuración de recorridos peatonales del barrio, ya que el barrio de los Ángeles prioriza la movilidad del vehículo a la del peatón.

La capa virtual nos muestra que la configuración del barrio nos ha permitido identificar seis espacios de estudio que, en general, evidencian que en el ámbito no existe una

configuración que invite al desplazamiento por las calles, ni está pensada para el disfrute y confort de cualquier individuo, sea del sexo o edad que sea, pueda desarrollar las actividades de la vida cotidiana, como el cuidado de niños, las compras relacionadas con la alimentación, etc. En general no se observa que exista una relación entre el espacio público, las dotaciones y los servicios, es decir, no existe una planificación urbana que haya permitido al barrio crecer con unos criterios de igualdad e inclusión. Dentro de los espacios de más éxito del barrio, de los cuales la mayoría pertenecen al sector hostelero, en la capa virtual solo uno, una pista de fútbol municipal está relacionado con el espacio urbano del barrio pero, aun así, no invita al uso del espacio que lo rodea ni al tránsito por el mismo.

Solo al estudiar la base de datos de Twitter podemos observar que, efectivamente, existe entre los habitantes del barrio de los Ángeles un pensamiento inclusivo, una noción de cambio, un conocimiento de que la configuración urbana del barrio ha de cambiar para mejorar la calidad de vida de los residentes. Pero esto solo ocurre al analizar la información extraída de las palabras de Twitter.

De hecho, la información que extraemos de Google Places y Foursquare se ha tenido que complementar con el análisis de la capa física del barrio de los Ángeles.

Lo que sí es destacable es la posibilidad que ofrecen estas dos fuentes, Google Places y Foursquare, para identificar los lugares socialmente más relevantes del barrio y que, en gran medida, nos han permitido enfocar el trabajo a espacios muy concretos, sin duda representativos del barrio. A partir de conocer cuáles son los lugares más relevantes del barrio se definieron unas áreas de influencia para su estudio y dentro de estos ámbitos se analizó, por métodos de estudio de campo offline (paseos y fotografías personales) y online (Google Maps y Google Street View) cómo es la configuración del espacio urbano, es decir, la configuración de la capa física del barrio.

Mediante la capa física se ha podido observar que los espacios que se analizan, aun siendo distintos en elementos puntuales, como pueden ser una calle peatonal, una plaza, un espacio deportivo, un bulevar, todos ellos están afectados por una trama urbana que muestra evidencias de una escasa reflexión con respecto a la imagen urbana. Por ejemplo, las alturas de cornisa de los edificios son desproporcionadas en relación con los anchos de calle. Estas dimensiones no posibilitan la integración de la circulación de vehículos, aparcamientos, circulación de peatones, espacios o dotaciones verdes. Por ello la realidad física que nos encontramos es una retícula de calles de pequeñas dimensiones, aceras escasas, zonas de aparcamiento saturadas y una calzada también estrecha para el tráfico. Todo ello hace que el viario sea inseguro, con poco alcance visual, con mucha dificultad en cuanto a la movilidad, sobre todo del público como las personas mayores o con algún impedimento físico. Aun cuando en algún punto existen dotaciones atractivas para el uso público, las escasas referencias en cuanto a dirección, tránsito, facilidad de desplazamiento, e invitación a la relación social, hacen que el barrio sea incomodo, nada integrador, inseguro, poco igualitario. El comercio minoritario, diseminado por sus calles,

da servicio al uso residencial, está escasamente identificado, con poca presencia y carácter y, sobre todo, es difícil acceder a él con las aceras tan estrechas.

Una plaza, en un vacío, que de vez en cuando aparece, una calle peatonal ocasional, son los ejemplos en los que se sitúan elementos arbolados, bancos, juegos de niños, que nos sirven para identificar espacios integradores del barrio, donde la actividad social es participativa por parte de hombres, mujeres, niños y personas mayores, pero como hemos dicho, son espacios a los que es difícil llegar. Por tanto podríamos afirmar que este barrio tiene un importante recorrido por delante para conseguir espacios participativos, igualitarios, integradores y seguros.

La relación trabajo en el hogar-trabajo exterior, medios de desplazamiento, proximidad, es básica para modificar la relación residencia-espacio público. Se ha de pasar de un urbanismo de mercado a un urbanismo social, volcado hacia el ciudadano, mejorar el entorno para que cualquier ciudadano, del sexo y edad que sea no solo que pueda, si no que desee salir a la calle porque ésta sea atractiva, flexible, luminosa, soleada en lo posible, limpia, bien comunicada, cómoda de caminar, segura, etc.

Habrà que contar con la participación de todos los habitantes del barrio para confeccionar y evaluar la demanda social, a la vez que habrá que animar a dicha participación a los diferentes géneros y condición social, mujeres , hombres, niños, jóvenes, ancianos, discapacitados, etc. Esta parte es imprescindible para llevar a buen término los análisis teóricos e intelectuales que se puedan hacer. Es básico para la concreción de las ideas adecuadas para la singularidad de cada barrio.

El derecho a la ciudad es un derecho que tenemos todas las personas al uso y disfrute de la misma, a vivir en ella de una forma plena y libre donde desarrollar todas las actividades productivas y reproductivas que son inherentes al ser humano, a opinar, a participar individual y socialmente en el diseño y creación de ciudades que respondan a las necesidades humanas desde un punto de vista igualitario. Todo el mundo debería tener los mismos derechos para poder participar en la construcción de los diferentes tipos de ciudades. Las alternativas son muchas, las opiniones también, el reflejo de la mayoría participativa marcará las directrices del diseño.

El derecho a la ciudad como lo afirma David Harvey, “no es simplemente el derecho a lo que ya está en la ciudad, sino el derecho a transformar la ciudad en algo radicalmente distinto”. (Harvey, 2008)

Bibliografía

- Antoine S. Bailly, H. B. (1992). Introducción a la geografía humana. *Masson SA*.
- Asensio, A. (2018). Una Ciudad Colectiva es una ciudad feminista. *Fundación Arquia*.
- Belloso, M. L. (9 de Abril de 2020). *The Conversation*. Obtenido de <https://theconversation.com/el-genero-y-la-igualdad-en-tiempos-de-coronavirus-135998>
- Belloso, M. L. (10 de abril de 2020). *theconversation.com*. Obtenido de <https://theconversation.com/el-genero-y-la-igualdad-en-tiempos-de-coronavirus-135998>
- Bubano, A. M. (2016). Espacio Público Urbano con Perspectiva de Género. *Territorios y Espacialidades - Universidad Autónoma de Puebla*.
- Delgado, L. S. (2018). La utilidad del feminismo. Empoderamiento y visibilización de la violencia urbana en las mujeres jóvenes. *Hábitat y Sociedad*, 131-148.
- Delgado, M. (2007). Sociedades movedizas. *Anagrama*.
- Escalante, S. O. (2017). El lado nocturno de la vida cotidiana: Un análisis feminista de la Planificación Urbana Nocturna. *KULTUR Revista Interdisciplinaria de cultura Vol. 4 nº 7*, 55 - 78.
- Escalante, S. O. (2018). La Seguridad urbana desde el urbanismo feminista. *Barcelona Societat - Revista de Investigación Nº 22 Col·lectiu Punt 6*.
- Galdón, G. (2011). El derecho a la ciudad segura. *Instituto de Derechos Humanos de Cataluña*.
- García, P. (2 de enero de 2013). *Alacantí de Profit*. Obtenido de <http://alacantideprofit.blogspot.com/2013/01/las-casitas-de-los-angeles-1.html>
- Gómez, J. (09 de abril de 2007). *Alicante Vivo*. Obtenido de <http://www.alicantevivo.org/2007/04/el-barrio-de-los-angeles-iii.html>
- Harvey, D. (2008). Ciudades Rebeldes. El Derecho a la Ciudad. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 27, Nº 4., 238 - 260.
- Hayden, D. (1980). What would a non-sexist city be like? Speculations on housing, urban design and human work. *The University of Chicago Press*, 170-187.
- Hayden, D. (1984). Redesigning the American Dream; The Future of Housing, Work and Family Life. En *Redesigning the American Dream; The Future of Housing, Work and Family Life* (pág. 288). Yale: Yale University.

- Igor Sadába y Alejandro Barranquero. (2019). Las redes sociales del ciberfeminismo en España. *Athenea Digital*, 24.
- Lindón, A. (2009). La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento. *Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*.
- Madariaga, I. S. (2004). Urbanismo con perspectiva de genero. *Likadi*, 103.
- María Teresa Martín García, M. Y. (2019). Mujeres ilustradoras en Instagram. *Revista Internacional de Cultura Visual*.
- Marta Roman, I. V. (2008). *Guía de urbanismo con perspectiva de género*. Instituto de la Mujer de la Región de Murcia.
- Martínez, A. S. (1995). Mujeres, espacio y sociedad. *Síntesis*, 259 - 262.
- Martínez, M. G.-A. (2014). *Urbanismo para la vida cotidiana*. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña.
- Martínez, Z. M. (2007). Ciudad próxima. Urbanismo sin género. . *La gestió del comerç més enllà de la Regidoria de Comerç* (pág. 19). Barcelona: Diputació Barcelona.
- Monreal, L. V. (2010). Intervención social y género. En L. V. Monreal. Narcea.
- Moro, R. A., Pollano, A., & Diaz, V. L. (2019). Aportes para la planificación Urbana Nocturna con Perspectiva de Genero. *FAUD Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño*, 81.
- Mozo, M. E. (2011). Introducción a la Arquitectura y el Urbanismo con Perspectiva de Genero. *Feminismo/s N. 17*, 14.
- Mozo, M. E. (2011). La arquitectura y el urbanismo con perspectiva de género. *Revista Feminismo/s 17*, nº 17.
- Múxi, Z. (30 de abril de 2018). *Hacia un urbanismo con perspectiva de genero*. Obtenido de Fundación ArquiaBlog: https://blogfundacion.arquia.es/2018/02/ciudad-futura-ciudad-inclusiva/?utm_medium=website&utm_source=plataformaarquitectura.cl
- Naranjo, S. G. (2012). La perspectiva de género en el urbanismo. Una aproximación conceptual adaptada. *IV Congreso Universitario Nacional Investigación y Género* (pág. 18). Sevilla: idUS, Deposito de Investigación Universidad Sevilla.
- Pablo Martí, C. G.-A. (2019). Identificar lugares de oportunidad para la regeneración urbana a través de LBSN. *colecciones INV - UOTEL - Artículos de revistas*, 16.
- Pezzi, C. H. (2011). La Visión de Genero y el Espacio Inteligente. *Feminismo/s N 17.*, 25.
- Román, B. P. (2017). El genero delas Ciudades. *Planur-e*.

- Sánchez, J. R. (2011). ¿qué ciudad...? acerca de la necesidad de reformular la pregunta. *Revista Feminismo/s* 17, 23-47.
- Soto, P. (2016). Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. *Andamios* Vol. 13 nº 32, 37 - 56.
- Valdivia, B. (2018). Del Urbanismo andrcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y Sociedad* nº 11, 65-84.
- Valdivia, B. (2018). Del urbanismo andrócentrico a la ciudad cuidadora. *Habitat y Sociedad*, 65-84.
- Velázquez, M. R. (2008). Guía de Urbanismo con perspectiva de Género. *Consejería de Política Social e Instituto de la Mujer - Región de Murcia*.
- Velázquez., M. R. (2010). Guia de Urbanismo de Genero. *INV - UOTEL - Articulos de Revistas*.
- Villagrán, P. S. (2016). Repensar el hábitat urbano desde una perspectiva de género. *Adamios*, 37 - 56.
- Zaida Muxí, R. C. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo/s*, 25.

ANEXOS (Encuestas).

	¿ Afecta la configuración del espacio urbano en tu desplazamiento en el día a día, si es así, como lo condiciona?	¿ Cómo condiciona, tu experiencia vital, el uso de ese espacio urbano ?	¿ Que cambios harías en la ciudad para que las calles sean más inclusivas ?	¿ Como aplicarías la visión de la perspectiva de género al desarrollo de la ciudad?	¿ Que elementos urbanos te generan o han generado malas experiencias o inseguridad ?	¿ Esa inseguridad proviene de la configuración de las calles(alumbrado, ocupación, arbolado existente), y/o de los grupos sociales que la ocupan? (mencionar otras razones si las hubiera)	¿Crees que existe un conocimiento sobre el urbanismo con perspectiva de género?	¿Como se podría mejorar el papel de las mujeres en la ciudad, consiguiendo ciudades más inclusivas e igualitarias?	Menciona otras causas por las que el uso que tienes de la ciudad se ve condicionado o alterado	¿Conoces la ciudad de Alicante? En ese caso que zonas te han generado o generan unas experiencias negativas en cuanto al uso y desplazamiento por la ciudad?	observaciones personales
Marca temporal											
10/03/2020 12:53:36	Si. El espacio urbano sé diseña para guiar al usuario en su día a día y condicionar sus rutas		Ofrecer las mismas oportunidades a todos a través del mobiliario urbano y del rediseño de los espacios libres		El alumbrado de ciertas zonas. El diseño de algún barrio que no dispone de los mismos recursos que el resto de la ciudad	Si proviene de todo eso	Creo que en la actualidad no existe ese conocimiento aunque en algunas ciudades ya se está llevando a cabo				
10/03/2020 12:59:12	Sii	Conocer el camino que me va à servir en mi vida	Redistinguir con la ayuda de la ocupacion y el uso	Con espacios mas dedicados a uso colectivo de gente que no se conocen t que pueden hacer actividades juntos	Calle peatonales menos usados a pensar de que relacionan elemntos importantes a l escala de la ciudad	Siii	No pensar que la mujer es distinta				
10/03/2020 13:02:51	En mi desplazamiento, en particular, no. En el de las mujeres si.	Condiciona puesto que la mujer es la encargada de los cuidados en un altisimo porcentaje y ellas son las que llevan carritos de niñas, sillas de ruedas y carros de la compra.	Accesibilidad y más zonas verdes y peatonales.	Para el desarrollo en igualdad empezaría por poner nombres de mujeres a las calles.	La falta de iluminación, las barreras arquitectónicas, el mal estado del asfaltado y aceras.		No demasiado.				
10/03/2020 13:04:53	Me afecta tanto que me siento marginada, no tengo vehiculo propio y tengo que sortear coches si voy caminando o enlazar lineas de transporte publico tardando más del doble que la gente que si se puede permitir tener un coche.	Siento que el espacio público es un gran escaparate de publicidad, dónde no podemos intervenir, ni formar parte de él sin pagar o pedir permisos burocráticos (concentraciones de personas o manifestaciones) orientados a la mercantilización. También me he sentido ganado cuando a menudo me silvan, gritan o increpan por ser mujer. Echo de menos expresiones artísticas culturales autóctonas, todas las ciudades parecen la misma cuando estas en la calle del BBVA, ZARA y VODAFONE.	Quitaria el 90% del tráfico rodado, las calles tendrían grandes aceras, suelo permeable, mucha vegetación, servicios públicos, lugares en los que se pueda hacer vida (incluso dormir o acampar), lugares en los que puedas cocinar o llevarte la merienda, dónde no tengas que pagar para hacer tus funciones vitales.	El espacio público debería de hacer o facilitar las funciones que el patriarcado le ha asignado a la mujer, criar, cuidar y conseguir los productos y procesos necesarios para la vida. Un espacio publico en el que se puedan realizar las tareas domésticas facilitaría ciertas labores y si reparto, lavanderías, cocinas, centros para mayores y pequeños. Es imprescindible que el estado y los espacios públicos faciliten las tareas de reproducción y cuidados para una ciudad feminista.	Las vias de tráfico rodado rápido, las terrazas cerca de los coches (en aparcamientos, me parecen la mayor prostitución del espacio publico), la falta de parques, vegetación y espacios aptos para peatones, la falta de alumbrado y sobre todo, la falta de tejido social y gente en la calle. Las ciudades modernas dónde inpera el individualismo, en las que la gente no se conoce aunqie viva al lado y no se saludan son más inseguras que los núcleos poco densos, con vida en la planta baja (en la épocas de ramadán, vuelvo a casa tranquila porque los parques están llenos de familias y niños jugando)	De la falta de grupos de gente o la existencia de poca gente y de grupos de perfiles agresivos (los hombres son los principales delincuentes sexuales o callejeros) y cuando me cruzo con un hombre y la calle está vacía, estoy mínimo alerta, a veces he tenido que salir corriendo o defenderme con forzosamente de un agresor.	Creo que colectivos cómo Colectiu punt 6, pez estudio, Yayo Herrero y otras mujeres vanguardistas están poniendo en el punto de mira el tema, es totalmente necesario y revolucionario que se hable de esto.	Creo que el echo de que entre los policias y en general las fuerzas de seguridad del estado exista un alto porcentaje de agresores machistas denunciados e impunes es de lo que más me preocupa, sabemos que quién cuida las calles son un grupo famoso por su ideología (hay artículos que respaldan ésta afirmación), no sé si deberíamos incidir sobre estos cuerpos de seguridad o crear uno específico feminista que pueda ayudar a mujeres, niños y colectivos vulnerables.	También me parece importante tener en cuenta que la mayoría de agresiones machistas ocurren dentro de los hogares y no hay servicios públicos que se dediquen a observar, preguntar y investigar peleas que se escuchan por las calles, agresiones homófobas o maltrato a niños o ancianos, en muchos casos se podría evitar mayores desgracias.		

	¿ Afecta la configuración del espacio urbano en tu desplazamiento en el día a día, si es así, como lo condiciona?	¿ Cómo condiciona, tu experiencia vital, el uso de ese espacio urbano ?	¿ Que cambios harías en la ciudad para que las calles sean más inclusivas ?	¿ Como aplicarías la visión de la perspectiva de género al desarrollo de la ciudad?	¿ Que elementos urbanos te generan o han generado malas experiencias o inseguridad ?	¿ Esa inseguridad proviene de la configuración de las calles(alumbrado, ocupación, arbolado existente), y/o de los grupos sociales que la ocupan? (mencionar otras razones si las hubiera)	¿Crees que existe un conocimiento sobre el urbanismo con perspectiva de género?	¿Como se podría mejorar el papel de las mujeres en la ciudad, consiguiendo ciudades más inclusivas e igualitarias?	Menciona otras causas por las que el uso que tienes de la ciudad se ve condicionado o alterado	¿Conoces la ciudad de Alicante? En ese caso que zonas te han generado o generan unas experiencias negativas en cuanto al uso y desplazamiento por la ciudad?	observaciones personales
10/03/2020 13:05:17	Me afecta tanto que me siento marginada, no tengo vehículo propio y tengo que sortear coches si voy caminando o enlazar líneas de transporte publico tardando más del doble que la gente que si se puede permitir tener un coche.	Siento que el espacio público es un gran escaparate de publicidad, dónde no podemos intervenir, ni formar parte de él sin pagar o pedir permisos burocráticos (concentraciones de personas o manifestaciones) orientados a la mercantilización. También me he sentido ganado cuando a menudo me silvan, gritan o increpan por ser mujer. Echo de menos expresiones artísticas culturales autóctonas, todas las ciudades parecen la misma cuando estas en la calle del BBVA, ZARA y VODAFONE.	Quitaría el 90% del tráfico rodado, las calles tendrían grandes aceras, suelo permeable, mucha vegetación, servicios públicos, lugares en los que se pueda hacer vida (incluso dormir o acampar), lugares en los que puedas cocinar o llevarte la merienda, dónde no tengas que pagar para hacer tus funciones vitales.	El espacio público debería de hacer o facilitar las funciones que el patriarcado le ha asignado a la mujer, criar, cuidar y conseguir los productos y procesos necesarios para la vida. Un espacio publico en el que se puedan realizar las tareas domésticas facilitaría ciertas labores y si reparto, lavanderías, cocinas, centros para mayores y pequeños. Es imprescindible que el estado y los espacios públicos faciliten las tareas de reproducción y cuidados para una ciudad feminista.	Las vías de tráfico rodado rápido, las terrazas cerca de los coches (en aparcamientos, me parecen la mayor prostitución del espacio publico), la falta de parques, vegetación y espacios aptos para peatones, la falta de alumbrado y sobretodo, la falta de tejido social y gente en la calle. Las ciudades modernas dónde inpera el individualismo, en las que la gente no se conoce aunqie viva al lado y no se saludan son más inseguras que los núcleos poco densos, con vida en la planta baja (en la épocas de ramadán, vuelvo a casa tranquila porque los parques están llenos de familias y niños jugando)	De la falta de grupos de gente o la existencia de poca gente y de grupos de perfiles agresivos (los hombres son los principales delincuentes sexuales o callejeros) y cuando me cruzo con un hombre y la calle está vacía, estoy mínimo alerta, a veces he tenido que salir corriendo o defenderme con forzosamente de un agresor.	Creo que colectivos cómo Colectiu punt 6, pez estudio, Yayo Herrero y otras mujeres vanguardistas están poniendo en el punto de mira el tema, es totalmente necesario y revolucionario que se hable de esto.	Creo que el echo de que entre los policías y en general las fuerzas de seguridad del estado exista un alto porcentaje de agresores machistas denunciados e impunes es de lo que más me preocupa, sabemos que quién cuida las calles son un grupo famoso por su ideología (hay artículos que respaldan ésta afirmación), no sé si deberíamos incidir sobre estos cuerpos de seguridad o crear uno específico feminista que pueda ayudar a mujeres, niños y colectivos vulnerables.		También me parece importante tener en cuenta que la mayoría de agresiones machistas ocurren dentro de los hogares y no hay servicios públicos que se dediquen a observar, preguntar y investigar peleas que se escuchan por las calles, agresiones homófobas o maltrato a niños o ancianos, en muchos casos se podría evitar mayores desgracias.	
10/03/2020 13:09:31	No	En ningún sentido	Baja circulación de vehiculos y más árboles, fuentes, bancos, papeleras, etc		Los topes o bolardos	Sobre todo la poca luz en las calles por la noche o a primera hora de la mañana	No, no existe				
10/03/2020 15:08:45	A veces, cuando hay menos luz sobre todo, o en calles muy largas cuando no hay nadie, y no hay ninguna calle por la que girar, suelo ir por calles espaciosas mejor que por calles estrechas	Nunca me pasó nada para preferirlo de una manera u otra, pero me siento segura si tengo mayor capacidad de vision en todos los sentidos	Edificios no tan altos, y calles amplias. Eso da sensacion de libertad	No lo se	Rejas, muros....	Mas de las personas, de no ver que hay detras, que te puedan asustar....	Nunca lo habia oido, pero me parece una buena iniciativa, todo suma	Las aceras son estrechas, me gustan las calles peatonales en el centro urbano, etc	No conozco mucho la ciudad, pero creo que como en todas las grandes ciudades, las zonas que generan mator inseguridad o transmiten algo negativo es sobre todo zonas de la periferia o extraradio, donde los edificios estan descuidados y da sensacion de dejadez	Me parece una muy buena iniciativa tener en cianta la vision de género	
10/03/2020 15:15:29	Si, sobretodo por los escasos pasos de peatones y la mala ocupación de ellos	Por la escasa iluminación y muchos espacios en total oscuridad	Aceras más anchas, mejor iluminación, pasos de cebra elevados	Difícil, no se que decir	Señales mal colocadas baladros mal identificados, los nuevos soportes de bicicletas difíciles de ver	De ambas cosas	Si, seria ideal	Por la mala gestión de los ayuntamientos	Conozco solo la zona centro, y tengo poca información para contestar		

	¿ Afecta la configuración del espacio urbano en tu desplazamiento en el día a día, si es así, como lo condiciona?	¿ Cómo condiciona, tu experiencia vital, el uso de ese espacio urbano ?	¿ Que cambios harías en la ciudad para que las calles sean más inclusivas ?	¿ Como aplicarías la visión de la perspectiva de género al desarrollo de la ciudad?	¿ Que elementos urbanos te generan o han generado malas experiencias o inseguridad ?	¿ Esa inseguridad proviene de la configuración de las calles(alumbrado, ocupación, arbolado existente), y/o de los grupos sociales que la ocupan? (mencionar otras razones si las hubiera)	¿ Crees que existe un conocimiento sobre el urbanismo con perspectiva de género?	¿ Como se podría mejorar el papel de las mujeres en la ciudad, consiguiendo ciudades más inclusivas e igualitarias?	Menciona otras causas por las que el uso que tienes de la ciudad se ve condicionado o alterado	¿ Conoces la ciudad de Alicante? En ese caso que zonas te han generado o generan unas experiencias negativas en cuanto al uso y desplazamiento por la ciudad?	observaciones personales
10/03/2020 15:24:48	Si.		Favorecería siempre su uso por los peatones, dotándolas con zonas de descanso, y sobre todo arbolado adecuado al clima. Y separaría dicho uso, fundamental, de otros como el carril bici y por supuesto, de los patinetes y similares.	Dicha perspectiva de género no debería ser necesaria, pero temo que hoy por hoy lo es, porque la mujer se ha venido ocupando de la atención directa de niños y ancianos, y por ello hemos de reivindicar la implantación de los servicios públicos de forma descentralizada para hacerlos más accesibles, y suficientes para satisfacer las necesidades de la población.	El mal estado de las aceras en algunas zonas. Caída. El alumbrado público deficiente. Los elementos metálicos reductores de velocidad situados en las vías públicas, y también otros en pasos elevados, excesivos. Los elementos separadores de las aceras y calzada reservada a vehículos en algunas zonas, que al menos de noche no son apreciables, y por lo tanto son peligrosos.	Ya expuestas las deficiencias objetivas, he de añadir que es patente también las malas prácticas de algunos ciudadanos, la mala educación en el cuidado del medio en que vivimos.	No, no existe.				
10/03/2020 17:30:52	Si	Dependiendo de a dónde quiera ir puedo ir en skate, a pie o en coche	Incluiría más carriles adicionales para transporte ecológico (bicis, monopatines, patinetes eléctricos, etc.)	Creo que el género no lo condiciona	Falta de iluminación en las calles	Los grupos sociales conflictivos que ocupan ciertas zonas hace que no vaya por esas zonas	No, desde mi punto de vista el género no es factor que condicione el urbanismo		Me suelo desplazar con monopatín y en mi ciudad apenas hay carril bici, con lo cual me tengo que ir a pie		
10/03/2020 17:41:30	No	Intento evitar zonas donde haya tenido o conozca casos de malas experiencias	Mejoraría la iluminación para dar mas seguridad por las noches a las mujeres	Procuraría aplicarbuna buena iluminacion y evitar callejones	La mala iluminacion	Ambas, ante una zona con mala iluminacion y grupos de gente de poca confianza se genera mas inseguridad	Si		Falta de control en zonas inseguras	Estacion de autobuses y zona de rente	
10/03/2020 18:51:51	No afecta mucho dado que vivo relativamente cerca del trabajo y puedo andar.	Lo condiciona cuando hago deporte. Ejemplo: correr	Agrandar aceras	N/A	Callejuelas oscuras sin luz por la noche	Si. Alumbrado y grupos sociales	No, no creo que hay ninguna perspectiva de género.			Por propia experiencia puedo hablar de San Blas y San Vicente. Para el último, ninguna inseguridad. Para el primero, cierta inseguridad por la noche ya que hay menos gente que en el centro, no obstante no ha cambiado mi forma de desplazarme (ej. Segula caminando a casa en lugar de coger taxi)	
10/03/2020 19:54:42	Mi tiempo en el espacio urbano es principalmente entre semana, por tema de desplazamiento hasta la oficina para trabajar. Tras haber hecho varios recorridos, el ser humano por rutina escoge el recorrido más corto, por lo que mis desplazamientos son rutinarios, es el espacio urbano en sí no afecta en mucho mis desplazamientos.	Creo que en lo descrito anteriormente se entiendo. El trabajo es el principal condicionante que hace que tenga esos desplazamientos.	Para empezar, hacer que la ciudad sea para que todos puedan ir de la mano, no es normal que personas con algún tipo de discapacidad tengan que recorrer más o en otra dirección por la inexistencia de una rampa, por ejemplo.	Empezaría por eliminando cualquier tipo de callejón, o calle poco iluminada, a veces hay personas o acciones que nos llevan a pensar que nos podemos esconder o puede ser una buena idea pasar por ellos para ir más rápido, pero en el fondo lo que crea es agobio y ansiedad a lo largo de todo el trayecto.	Suelos resbaladizos, alguna caída he visto y he llegado a tener. Pavimento levantado, lo cual lleva a personas que lleguen a tropezarse o incluso no poder pasar, en el caso de una persona desplazándose en silla de ruedas. Elementos como bancos, basuras, farolas rotas crean inseguridad.	En algunos casos sí. A veces son por malas experiencias puntuales, que no llevo a relacionar con el grupo social que la ocupan ya que se tratan de zonas en las que en general son zonas de paso "agradables"	En la ciudad no lo se, pero he llegado a leer estudios sobre ello realizados en la propia universidad.		Transporte público, tráfico, obras...	Virgen del Remedio, Los Angeles, y por los Juzgados. No tanto por las calles sino por los pensamientos impuestos por experiencias propias y de otras personas o por malas noticias que han tomado parte allí. Además de que se aprecia un cambio en las viviendas, en el cuidado de las calles lo cual juega con tu mente y te hace pensar que no estas en un sitio seguro, por ello no disfrutas del camino, se convierte en una zona de paso rápido, una zona que intentas esquivar.	

Marca temporal	¿ Afecta la configuración del espacio urbano en tu desplazamiento en el día a día, si es así, como lo condiciona?	¿ Cómo condiciona, tu experiencia vital, el uso de ese espacio urbano ?	¿ Que cambios harías en la ciudad para que las calles sean más inclusivas ?	¿ Como aplicarías la visión de la perspectiva de género al desarrollo de la ciudad?	¿ Que elementos urbanos te generan o han generado malas experiencias o inseguridad ?	¿ Esa inseguridad proviene de la configuración de las calles (alumbrado, ocupación, arbolado existente), y/o de los grupos sociales que la ocupan? (mencionar otras razones si las hubiera)	¿ Crees que existe un conocimiento sobre el urbanismo con perspectiva de género?	¿ Como se podría mejorar el papel de las mujeres en la ciudad, consiguiendo ciudades más inclusivas e igualitarias?	Menciona otras causas por las que el uso que tienes de la ciudad se ve condicionado o alterado	¿ Conoces la ciudad de Alicante? En ese caso que zonas te han generado o generan unas experiencias negativas en cuanto al uso y desplazamiento por la ciudad?	observaciones personales
10/03/2020 22:06:46	Evitando ciertas zonas o calles. Cambiando mi ruta.	Malas experiencias en callejones, en calles mal iluminadas, en descampados, en parques oscuros. Inseguridad, sobre todo.	Mejor iluminación, amplitud de aceras, iluminación exterior de los portales de los edificios...		Callejones, descampados, parkings, edificios abandonados...	Ambas, pero sobretodo de la configuración de las calles. Muchas calles que me generan inseguridad de noche, no lo hacen de día, zonas que evito tanto de día como de noche es posible que tengan más que ver con los grupos sociales.	Si lo hay, yo no lo había escuchado antes.		Rutas de autobús y de transporte público. Paradas de taxi mal iluminadas.	Determinados barrios (1000, virgen del remedio, carolinas altas...), por el colectivo mayoritario que las habita. Calles específicas del casco antiguo por la mala iluminación, la estrechez de las calles, la falta de iluminación y seguridad en las paradas de transporte público y taxi. Barrios con pocos comercios también los percibo como más peligrosos.	
10/03/2020 23:07:52	Si. Calles oscuras, con poco tránsito... es mejor no pasar por ellas por miedo a que pueda pasarte algo.		Se necesita un cambio de mentalidad social, pienso que el problema son las personas y no el espacio en sí. No obstante, sería interesante que el ocio y el "shopping" estuviera repartido, de manera que no haya contrastes tan bruscos entre una calle y otra.		Poca iluminación	Es una muy buena pregunta. Creo que la configuración de las calles nos condiciona y nos hace pensar que ciertos "grupos sociales" pueden dañarnos. Pero en realidad a lo que le tenemos miedo es a las personas, solo que a veces asociamos directamente un lugar, vestimenta, etc... con las personas				Barrios zona norte (por lo que hablan de ellos) aunq si luego los transitas algunos no parecen "peligrosos"... otros si, pero ya vas con miedo	Las preguntas que no he contestado es porque no las entiendo bien o no sé qué decir. Mucho ánimo con el tfg!!! :)
10/03/2020 23:10:09	Preferiría que hubiera mas zonas verdes y menos edificios altos	Debería haber mas zonas verdes para sentir mas armonía	Que sean mas anchas	Con igualdad	El metro	Grupos sociales	No			No la conozco	
10/03/2020 23:20:30	Zonas poco alumbradas, sin gente	Evito pasar por zonas problemáticas	Bordillos más adaptados, semáforos con sonidos para personas con discapacidad.	Educar en igualdad y respeto	Ninguno	Hay zonas que no hay luz, zonas que no son céntricas.	No	No dejar zonas conflictivas o problemáticas sin ningún tipo de vigilancia o supervisión.	Mala o ninguna farolas encendidas	Si. Por la noche el puerto.	
11/03/2020 0:27:33	Si	Si	Más iluminación en calles de las afueras	No lo sé	Parques y jardines apartados y oscuros	Si	No. Es un concepto un poco difícil de entender.	No lo sé	El tráfico. Los coches tienen normalmente preferencia sobre los peatones.	No conozco mucho Alicante.	
11/03/2020 9:22:58	En ocasiones modifico mi recorrido en base a la iluminación de las calles y la anchura de la misma. Pero en general me afecta en pocas ocasiones	He tenido que ir modificando mi uso conforme han ido cambiando mis obligaciones. Primero como mujer soltera y joven y más tarde como madre	Se necesita más iluminación y calles más abiertas para que generen más tránsito tanto de coches como de transeúntes	Hay que darle más vida a las calles menos transitadas para que sean más seguras	La poca iluminación	Sobretodo por la iluminación de calles y parques	Yo creo que no, la ciudad está diseñada sin tener en cuenta las circunstancias de la mujer priman otras necesidades	Dejándoles más puestos de decisión que estamos capacitadas para tomar decisiones, además se nos debería preguntar más acerca de cómo nos encontramos en la ciudad	No se me ocurren	Las calles próximas al Mercado Central, Rambla, calle Calderón, paralelas a Alfonso el Sabio	Me parece muy buena encuesta pero hay algunas cuestiones que quizá cuesta un poco de entender lo que preguntas
11/03/2020 9:29:24	Si, muchas veces provoca que modifique el camino que debo elegir	Por el miedo a que me pase algo, al final de día ya me siento acosada por la calle y de noche siento pánico al pensar que puede que no solo se queden en pijamas y miradas	Menos zonas oscuras, menos calles estrechas. Evitar crear espacios sin comercios o zonas con gente. La iluminación es muy importante y el uso de cámaras de vigilancia también (puede servir de prevención y seguridad)	Solo se puede aplicar hablando con mujeres, escuchando la opinión y las experiencias del género femenino	Oscuridad, zonas como parques, escuelas... normalmente oscuras y estrechas	De las calles, en mi opinión	No, creo que se olvida y no se considera importante	Teniendo en cuenta la opinión de las mujeres			
11/03/2020 9:31:43	Tiempo perdido para desplazamientos	Contaminación	Carril bici	No sé	Falta de separación de vías para distintos tipos de vehículos	Falta de mantenimiento	No	No lo sé	Atascos	La entrada/salida a la A7-alicante	

Marca temporal	¿ Afecta la configuración del espacio urbano en tu desplazamiento en el día a día, si es así, como lo condiciona?	¿ Cómo condiciona, tu experiencia vital, el uso de ese espacio urbano ?	¿ Que cambios harías en la ciudad para que las calles sean más inclusivas ?	¿ Como aplicarías la visión de la perspectiva de género al desarrollo de la ciudad?	¿ Que elementos urbanos te generan o han generado malas experiencias o inseguridad ?	¿ Esa inseguridad proviene de la configuración de las calles(alumbrado, ocupación, arbolado existente), y/o de los grupos sociales que la ocupan? (mencionar otras razones si las hubiera)	¿Crees que existe un conocimiento sobre el urbanismo con perspectiva de género?	¿Como se podría mejorar el papel de las mujeres en la ciudad, consiguiendo ciudades más inclusivas e igualitarias?	Menciona otras causas por las que el uso que tienes de la ciudad se ve condicionado o alterado	¿Conoces la ciudad de Alicante? En ese caso que zonas te han generado o generan unas experiencias negativas en cuanto al uso y desplazamiento por la ciudad?	observaciones personales
11/03/2020 11:22:12	Difícil aparcar en el centro y caro. Transporte público deficiente. Opto por caminar a pesar de pasar por barrios inseguros o muy sucios	Malas experiencias buscando aparcamiento, opto por ir andando al trabajo	Aseos públicos como antiguamente. Salas de lactancia públicas	Más zonas verdes y peatonales	Carteles gigantes s de propaganda, andamios. Elementos de riesgo cuando hace viento	Sí. No del arbolado	No	Aseos públicos como antiguamente. Zonas de lactancia públicas.	Suciedad, transporte público mejorable. Falta de zonas peatonales	Zonas periféricas mal comunicadas en las q es necesario transbordo. Falta de aparcamientos públicos o muy caros o restrictivos por la noche en el centro.	
11/03/2020 12:16:36	Si. Por la noches. No hay demasiada luz.	No vuelvo a casa sola a altas horas	Más luz, más policía en la calle.	Más luz, más policía, más educación en los centros	Tener que cruzar un parque de noche ya que mi anterior vivienda estaba dentro de él	Alumbrado, calles vacías, vivienda en el interior de un parque	No	No se		La zona del puerto	
11/03/2020 13:27:06	Si, en ocasiones modifco mis lugares de paso de acuerdo a la percepción de seguridad.	Me limita.	Iluminación, zonas de estancia y recreo accesibles, señalización, sombra, baños públicos...	Es necesario la participación de mujeres heterogéneas en la toma de decisiones.	Los retranqueos y zonas oscuras en la calle	Si, ambos	No	Representatividad y mujeres en la toma de decisiones, participación.		Zonas céntricas	
11/03/2020 17:11:08	Sacar el coche para no pasar por zonas inseguras andando y sola aunque la distancia sea poca	De manera muy negativa ,me impide andar cuando me apetece	Que las calles estén bien conectadas y bien iluminadas	Calles amplias, bien iluminadas y sin zonas ocultas y sobre todo con buena visibilidad	Solares abandonadas por la maleza y suciedad que pueden servir de escondite así como viviendas viejas y abandonadas	Ambas cosas , además suelen ir bastante unidas	No existe	En los horarios ,tanto de trabajo como de ocio, contenedores no soterrados	Contenedores no soterrados q impiden visibilidad y vías cortadas al peatón como pasos elevados sobre vías de carril o carreteras	No la conozco lo suficiente	Buena idea pensar en el género para diseño urbano
11/03/2020 18:04:35	A veces.	El recorrido se hace mas largo.	Procuraría que los espacios fuesen amplios, abiertos, seguros...	Crearía recorridos amplios y aptos para acoger bastante gente.	Calles con baja o ninguna iluminación.	En el entorno en el que me muevo actualmente no siento inseguridad por los grupos sociales.	No.	Diseñando lugares, donde las mujeres no encuentren obstáculos y a su vez sirvan de punto de encuentro.	A veces no se respetan pasos de peatones, aceras, zonas peatonales y cuando se estropean las aceras, bordillos, etc. tardan mucho en hacer las reparaciones.	Conozco la ciudad de Alicante, pero a nivel turista y no he tenido experiencias negativas.	
12/03/2020 14:19:10	No	A qué desarrolle mi día a día	Pondría más luces en zonas oscuras	Calles más luminosas	Calles con poca luz	Si	No	Calles más luminosas y amplias	Ciertas zonas, donde los barrios son conflictivos	Las zonas cerca de la universidad	
12/03/2020 14:35:41	Depende de la hora del día o de la cantidad de personas que hayan en la calle (y su género). Si es de día siento que puedo moverme por cualquier lugar, incluidos callejones, sola. De noche no pasaría por los mismos lugares sola	Por experiencias de pasar sola por calles no transitadas o poco iluminadas, no paso si es de noche y me encuentro sola. Nunca sabes quién puede haber o qué te va a pasar.	Eliminación de calles pequeñas y mal iluminadas. Elementos que si estás en peligro puedas pulsar o recurrir a ellos, es decir, aparatos de emergencia situados en fachadas o aceras para alguna situación límite, que esté conectado a la policía o similar.	De la manera que he expuesto en la respuesta anterior. Creo que no vale sólo con calles amplias e iluminadas si puede pasar alguna cosa grave.	Luminarias, parques oscuros, descampados, portales, puertas de bares, pub o discotecas. Andar por la calle y pararse un coche. Lejanía de calles concurridas en momentos que ha tocado salir corriendo...	Si.	No, poca gente la conoce y al nombrarlo lo ven como una tontería.	Ya he respondido anteriormente.	He nombrado las que ya consideraba (si no me olvido de alguna)	Zona del barrio, pese a estar concurrido no es seguro depende de qué gente haya alrededor. Calle de las setas, calles colindantes a la subida del castillo, zona del mercado...	
12/03/2020 17:47:35	Si, se crean muchos atascos, tanto de tránsito de gente como de coches	Me retrasa en todo	Más separación entre edificios y más accesos par gente discapacitada	Unas ciudades más amplias	Las calles estrechas y largas.	De los grupos sociales que la ocupan	No lo creo	Que tengan más alumbrado y calles anchas	Hay mucha contaminación	Veo que es una ciudad muy sucia y todo muy conglomerao	Al no tener ni idea del tema urbanístico me ha parecido difícil contestar las preguntas
12/03/2020 18:09:29	No afecta	Me gustaría sentirme más segura por la calle	Más luces	Más seguridad y ambiente sano	La oscuridad, calles sin luces	Ambas cosas	No, de momento	Habiendo igualdad de género en todos los ámbitos y aspectos de la ciudad	Zonas de parques por la noche con falta de alumbrado en la que jóvenes se juntan para fumar, beber...	Ir sola por El Barrio cuando hay muchos borrachos	No

	¿ Afecta la configuración del espacio urbano en tu día a día, si es así, como lo condiciona?	¿ Cómo condiciona, tu experiencia vital, el uso de ese espacio urbano ?	¿ Que cambios harías en la ciudad para que las calles sean más inclusivas ?	¿ Como aplicarías la visión de la perspectiva de género al desarrollo de la ciudad?	¿ Que elementos urbanos te generan o han generado malas experiencias o inseguridad ?	¿ Esa inseguridad proviene de la configuración de las calles(alumbrado, ocupación, arbolado existente), y/o de los grupos sociales que la ocupan? (mencionar otras razones si las hubiera)	¿Crees que existe un conocimiento sobre el urbanismo con perspectiva de género?	¿Como se podría mejorar el papel de las mujeres en la ciudad, consiguiendo ciudades más inclusivas e igualitarias?	Menciona otras causas por las que el uso que tienes de la ciudad se ve condicionado o alterado	¿Conoces la ciudad de Alicante? En ese caso que zonas te han generado o generan unas experiencias negativas en cuanto al uso y desplazamiento por la ciudad?	observaciones personales
Marca temporal											
11/03/2020 9:38:11	No		Evitar escaleras, pavimentos lisos sin agujeros donde tropezarse, más zonas verdes, espacios peatonales y más seguridad para niños y ancianos	Ciudades diversas ciudades abiertas y ciudades seguras	Escaleras, espacios no vigilados, edificios vacíos y espacios ocupados por gente que duerme en la calle	Todo lo anterior	No	Las mujeres constituyen el 50% de la población. Profundizar en las expectativas del sector femenino a través de estudios específicos, paneles de expertas, ...	Seguridad vial y seguridad en general	No la conozco en detalle	
11/03/2020 9:49:41	No me afecta		Señales y semáforos inclusivos , no solo siluetas de hombres	Con una ciudad más sostenible y ecologica	Los pivotes cerca de los árboles	Configuración de la calle	No	Teniendo en cuenta la opinión de los ciudadanos y las ciudadanas		El puerto	
11/03/2020 9:53:18	Si. Necesito moverme en coche si o si. No hay buena conexión con transporte publico o carril bici	En que hay sitios por donde directamente no me planteo pasar	Mas iluminación, elementos que le den vida como restaurantes etc... Un claro ejemplo es la calle san Francisco		Lugares muy oscuros	Alumbrado y posiblemente los grupos sociales que lo ocupen	Creo que esta empezando a aparecer ahora	Pensando como si se fuera una mujer y realizando actuaciones que les den seguridad	Normalmente lo peor suele ser el camino de vuelta a casa	La zona de las cigarreras y en general algunas callejuelas por la noche	
11/03/2020 11:12:30	Claro, cuando se empieza a hacer de noche hay ciertas calles que evito.	Mi experiencia vital, la de amigas, conocidas, mis padres diciéndome que no vaya sola por esas calles de noche... Todo te condiciona para tratar de evitar un susto.	Mejor iluminación sobretodo. En madrid por ejemplo los barrios más ricos que normalmente tienen las calles más anchas y menos cerradas tienen muchísima mejor iluminación. En los demás barrios la combinación de calles estrechas y mala iluminación es bastante peligrosa. También aumentaría los transportes por la noche para tener lo más cerca posible el metro o el autobús de casa. No descartaría poner cámaras en zonas potencialmente más peligrosas como en Reino Unido o señales-espejo para ir viendo si tienes a alguien detrás. Y ya en urbanizaciones o barrios que se empiecen de cero trataría de hacer calles anchas sin recovecos ni escondites con muchos puntos de luz (con paneles solares) y con una puerta de entrada a la comunidad con vallas y otra al portal.	Teniendo en cuenta todas las medidas que contribuyan a hacer los nuevos espacios más seguros para las mujeres y en consecuencia para todos. Algunas de las que he dicho en la respuesta anterior y todas las que se nos ocurran.	Escondites en calles y urbanizaciones, poca iluminación, calles estrechas, lo que he ido comentando es básicamente lo que más reparo me da.	Sobretudo proviene de la configuración de las calles. Por ejemplo en Edimburgo viví durante un tiempo en un barrio algo conflictivo y desde la primera noche que bajé a casa me sentí segura porque mi acera era muy ancha había carril bici y dos carriles en cada dirección. En Madrid viví en ciudad lineal que no es demasiado peligroso pero de vez en cuando pasan cosas y al vivir en una calle principal ancha y bien iluminada nunca me dio miedo volver a casa. En segovia vivo a 5 minutos del centro, es una ciudad pequeña nos conocemos casi todos mi calle no es nada peligrosa pero siempre paso miedo porque tiene muchos huecos para esconderse, garajes con puertas muy metidas, bastante oscura siempre hay muchos coches aparcados y no ves si puede haber alguien dentro del coche y al ser tan estrecha da sensación de no tener nada controlado el entorno porque hay demasiados elementos que hacen pensar que pueda aparecer alguien sin que te de tiempo a reaccionar.	Creo que cada vez más, pero que se debe invertir más mientras la educación no sea efectiva. Hasta que las mujeres no tengan la seguridad de que no les va a pasar nada andando por las calles porque son mujeres, habrá que hacer esfuerzos para que los hombres sepan que las calles también son seguras para nosotras.	Ahora mismo creo que ninguna, o no se me ocurre.	Castillo De San Fernando y alrededores, zona trasera del mercado central en alguna ocasión.	Gracias!	
11/03/2020 11:13:42	Los jueves con el mercadillo de Teulada me condiciona ya que hay mucho tráfico	Las horas punta de la hora de entrada al trabajo.	Aseos públicos para las mujeres. Los hombres lo tienen fácil.	Mas cámaras de seguridad en las calles como en otras grandes ciudades	Poca iluminación en algunas zonas	Si	No. Se podría mejorar este punto	Igualdad de oportunidades y proyectos urbanos con ideas consensuadas	Con lluvia las calles están llenas de charcos.	Atascos en el centro. Poca zona de aparcamiento y la que hay pública hay que pagar y no es barata.	Me parece una gran encuesta. Ánimo.

Marca temporal	¿ Afecta la configuración del espacio urbano en tu desplazamiento en el día a día, si es así, como lo condiciona?	¿ Cómo condiciona, tu experiencia vital, el uso de ese espacio urbano ?	¿ Que cambios harías en la ciudad para que las calles sean más inclusivas ?	¿ Como aplicarías la visión de la perspectiva de género al desarrollo de la ciudad?	¿ Que elementos urbanos te generan o han generado malas experiencias o inseguridad ?	¿ Esa inseguridad proviene de la configuración de las calles(alumbrado, ocupación, arbolado existente), y/o de los grupos sociales que la ocupan? (mencionar otras razones si las hubiera)	¿Crees que existe un conocimiento sobre el urbanismo con perspectiva de género?	¿Como se podría mejorar el papel de las mujeres en la ciudad, consiguiendo ciudades más inclusivas e igualitarias?	Menciona otras causas por las que el uso que tienes de la ciudad se ve condicionado o alterado	¿Conoces la ciudad de Alicante? En ese caso que zonas te han generado o generan unas experiencias negativas en cuanto al uso y desplazamiento por la ciudad?	observaciones personales
12/03/2020 22:26:30	Sí. Suelo preferir calles más transitadas e iluminadas de noche, así como de día me es más igual.	No mucho	Mas iluminación nocturna en calles oscuras o zonas peligrosas	Nose, quizá añadiría más señales de espejos para ver si alguien te sigue o que hay al otro lado , y luz	Las farolas q fallan o no funcionan,	Proviene del mero miedo creado a raíz de experiencias personales y de personas cercanas por el mero hecho de ser mujer. Muchas de estas ocurren al desplazarse de un lado a otro por la noche. Andas con precaución no por elección sino como una lección ya aprendida. Sabiendo ya esto deberíamos tomar medidas para facilitar la reacción en esos momentos de miedo y esas situaciones de peligro .	No	No se		La parte de arriba de san Vicente donde el tren, la colonia, san Blas, requena	Soy un poco inculta en cuanto a urbanismo así que espero poder haber ayudado algo aunque sea con mi experiencia como mujer .
15/03/2020 20:47:16	A mi no me afecta	Por ser mujer no me siento condicionada, pero si en caso de discapacidad que veo falta de rampas y accesos que faciliten la movilidad	Semaforos para invidentes , rampas para discapacitados	Que haya señales con iconos femeninos y masculinos	Falta de iluminacion, falta de señalizacion	Falta de alumbrado y señalizacion	No	No lo se	Ppr el trafico intenso	La parte vieja de la ciudad	
16/03/2020 13:08:35	Vivo en el centro, por lo que siempre que me mantengo en calles amplias y con luz para llegar a casa, noto más seguridad que calles pequeñas y poco iluminadas.	Intentar caminar por calles amplias y con luz. A veces recorridos más amplios.	Más luz en las zonas periféricas.	Lo dicho: más luz en suburbios.	La zona del Hospital General, por el hecho de estar próxima a un barrio en el que la compraventa de droga es frecuente (barrio Palmerales) y la presencia de personas que acuden por ello cuando cae el sol, propiciando la delincuencia funcional (robar para consumir)	Alumbrado, zonas en las que sabes que hay presencia de grupos sociales que pueden generar cierto temor (los "gorrillas", barrios conflictivos...)	No	Buzón de sugerencias abierto para exponer incidencias o recomendaciones.		La zona de los Hospitales Generales, tanto Elche como Alicante, es común la delincuencia funcional, eso genera temor para las mujeres que trabajan en esa zona y tienen que salir o entrar a trabajar de noche.	
16/03/2020 13:15:48	Si. Por ejemplo, no caminar por zonas oscuras, calles estrechas, calles residenciales (sin comercio o actividad). Empleo del coche preferiblemente antes que el transporte público.	Esta pregunta no se entiende	Calles y aceras anchas. Buena iluminación. Servicio de transporte público nocturno y con botón de socorro o autobús a la demanda. Evitar pasos subterráneos para peatones.	Mediante leyes urbanísticas europeas	Sobre todo poca iluminación, calles estrechas y poco concurridas, parques cerrados, pasos subterráneos, etc	Si, aunque no había tenido en cuenta la segunda razón	No	Mayor frecuencia de servicios de transporte y seguridad en horas nocturnas. Mejor iluminación de las calles. Charlas. Asignatura en la carrera donde estudiéis eso, etc.	Nsnc	Que conozca se me ocurren: barrio del Carmen y barrio de Santa Cruz.	Algunas preguntas son difíciles de contestar, sobre todo para quien no sepa mucho sobre el tema, igual un tipo test es más sencillo (como opinión personal). Pero muy interesante
16/03/2020 14:04:09	Sobre todo en la resvaladidad del pavimento, el arbolado y la iluminación	Si no hay luz en esa calle no paso, si la acera resbala con los tacones me caigo	accesibilidad para la movilidad reducida	Buena iluminación y arbolado que no genere espacios de ocultamiento	Baja luz	Si	Si	Educando a la poblacion	Las cacas de los perros (nada de genero, educación social sería)	El Barrio por el olor a orín , y los barrios Requena mil viviendas que tienen un ambiente diferente donde sientes que sobras	

Marca temporal	¿ Afecta la configuración del espacio urbano en tu desplazamiento en el día a día, si es así, como lo condiciona?	¿ Cómo condiciona, tu experiencia vital, el uso de ese espacio urbano ?	¿ Que cambios harías en la ciudad para que las calles sean más inclusivas ?	¿ Como aplicarías la visión de la perspectiva de género al desarrollo de la ciudad?	¿ Que elementos urbanos te generan o han generado malas experiencias o inseguridad ?	¿ Esa inseguridad proviene de la configuración de las calles(alumbrado, ocupación, arbolado existente), y/o de los grupos sociales que la ocupan? (mencionar otras razones si las hubiera)	¿Crees que existe un conocimiento sobre el urbanismo con perspectiva de género?	¿Como se podría mejorar el papel de las mujeres en la ciudad, consiguiendo ciudades más inclusivas e igualitarias?	Menciona otras causas por las que el uso que tienes de la ciudad se ve condicionado o alterado	¿Conoces la ciudad de Alicante? En ese caso que zonas te han generado o generan unas experiencias negativas en cuanto al uso y desplazamiento por la ciudad?	observaciones personales
16/03/2020 16:01:45	Si	Algunos espacios dan miedo por la noche	Hacer los lugares mas seguros y accesibles y mejor alumbrados. Que no hayan rincones escondidos pequeños sin iluminación etc. evitar que haya zonas desiertas y sin seguridad sobre todo parques grandes con muchos árboles y oscuro.	Movilizar las zonas desiertas, evitar los edificios con tonos oscuros como el negro.	Calles estrechas o parques. Siempre intentamos ir por avenidas iluminadas y que pasen coches y ni muy cerca de los postigos ni tampoco muy cerca de los coches (por si paran furgonetas etc)	De ambos. Hay barrios que dan mas inseguridad porque los grupos que los ocupan te silban y te dicen cosas "para ligar" y tienes miedo de que te persigan o hagan algo. Otras zonas poco alumbradas o muy arboladas y oscuras las evitas porque dan miedo o muy solitarias.	Cada vez mas	Preguntándoles que necesitan, que demandan	Hay pocos buses nocturnos y los jóvenes no sabemos muy bien a veces por donde pasa o para y las horas. Y coger un transporte privado (uber cabify...) a veces da miedo también.	El centro, calles estrechas y poco iluminado	Creo que si no sabes nada de el tema o nunca te lo has preguntado es difícil responder a las preguntas tan técnicas
16/03/2020 16:43:55	No porque me hago la valiente	Como una aventura expuesta a peligros	Más espacios peatonales en las ciudades Accesos peatonales más seguros mejor señalización más alumbrado y rampas para las personas con diversidad funcional puntos de electricidad para poder cargar los móviles en caso de emergencia Zonas WiFi	Con paneles de mensajes Inclusivos e igualitarios para todas las personas	El escaso alumbrado sobre todo en zonas periféricas y próximas a las áreas rurales	Todos los mencionados además de la imposibilidad de poder pedir ayuda en caso necesario antes existían cabinas ahora ya no y deberían existir por ejemplo para llamadas como el 016 o el 112	No existe se crean medidas que se quedan en papel y no se llevan a cabo	El papel de las mujeres y de los hombres porque es responsabilidad de todos crear ciudades más seguras	No hay buen servicio de transporte suficientes y conexiones horarias que permitan la movilidad sin ser necesario acudir al vehículo particular así como puntos de bicis en ciudades más pequeñas	Se satura el tráfico hay mucha saturación en las calles y avenidas principales luego las tarifas de los parkings son excesivas y no hay parkings gratuitos accesibles mas a todos puesto que los pocos que hay se completan y es imposible aparcar luego de forma peatonal da miedo caminar por los barrios	Me parece que la perspectiva de género en el urbanismo es una asignatura pendiente que está por trabajar y es responsabilidad de todos (mujeres y hombres) crear espacios seguros. Enhorabuena por la iniciativa y espero que se realicen mejoras urbanas con perspectiva de género porque si que se gasta dinero en remodelar calles y asfaltos pero la perspectiva de género no la veo en ningún proyecto de remodelación.
18/03/2020 14:18:40	Si. Caos de lugares para coches, bici, tranvía y personas entremezclados	Ralentiza tanto a pie como en coche	Distinguir mejor los espacios de cada forma de desplazamiento	Más iluminación y menos vías estrechas tipo callejón	Callejones oscuros	Si	No. La perspectiva de género no se aplica	Espacios abiertos, sin elementos que arrinconen o induzcan a posibles agresiones machistas por su Soledad o oscuridad		No la conozco	